CLERKENWELL LONDON PUBLIC LIBRARY

Negelen pinx

Imp Lemercier, Paris

Lafosse lith

NOTICE BIOGRAPHIQUE

SUR

L'AMIRAL SIR JOHN FRANKLIN,

CORRESPONDANT DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE, ETC. (1),

RÉDIGÉE SUR LA DEMANDE DE LA SOCIÉTÉ

PAR M. DE LA ROQUETTE,

Membre, ancien vice-président et ancien secrétaire général de la Commission centrale,
Membre correspondant
de la Société impériale géographique de Russie,
des Académies royales d'histoire de Madrid,
et des sciences de Lisbonne,
des Sociétés royales des antiquaires du Nord, de Copenhague,
et des sciences, de Norvége, etc.

(1) Le nom de Franklin a acquis une telle célébrité, qu'il nous a paru superflu de le faire suivre de tous les titres qui appartiennent à cet illustre et infortuné navigateur, et ils sont nombreux ; nous en avons, au surplus, rappelé quelques-uns dans le cours de cette notice. Nous ne conservons ici que celui qui a principalement motivé l'insertion de notre travail dans le *Bulletin de la Société de géographie.*

C4568

Cyriac
G
660
L37

CLERKENWELL PUBLIC LIBRARY
LONDON

Paris. — Imprimerie de L. MARTINET, rue Mignon, 2.

79065

CLERKENWELL PUBLIC LIBRARY LONDON

"Franklin and his companions have solved the long-sought problem of a North-West passage, in forging with their lives, or in other words by their deaths the last and only link wanting to complete the chain."

SUR SIR JOHN FRANKLIN.

Dans la lutte d'un homme avec un élément,
L'Océan triompha, mais fut son monument.

(LAMARTINE.)

MESSIEURS,

Vous m'avez confié une tâche honorable et difficile, en me chargeant de vous exposer la vie et les travaux de l'un des plus habiles et des plus intrépides explorateurs des régions arctiques, de l'amiral Sir John Franklin, que la Société de géographie s'honore d'avoir compté au nombre de ses correspondants étrangers.

Je viens aujourd'hui accomplir ce devoir, en vous entretenant de cet illustre marin dont la destinée a fixé, pendant plus de dix ans, l'attention, non-seulement de sa patrie, mais du monde entier, et auquel on ne saurait refuser la gloire d'avoir résolu le premier la célèbre question du passage Nord-Ouest.

John Franklin, né, le 16 avril 1786, à Spilsby, comté de Lincoln, appartenait à une honorable famille, établie depuis plusieurs générations dans cette partie de l'Angleterre. Willingham Franklin, son père, forcé de vendre un domaine patrimonial surchargé d'hypothèques par son prédécesseur immédiat, s'adonna au commerce, et le fit avec assez de succès pour acquérir de l'aisance et pouvoir élever convenablement ses douze enfants, dont un seul mourut en bas âge (1). John, le futur amiral, le plus jeune des

(1) Plusieurs des enfants de Willingham Franklin ont été des hommes distingués. L'un, portant le même prénom que son père, entré dans la magistrature, avait été élevé à la dignité de chevalier ; il est mort juge de la cour de Madras, laissant un fils unique aujourd'hui le seul représentant de la famille Franklin. Un autre, James, passa au service de la Compagnie des

quatre fils de Willingham, destiné à suivre la carrière ecclésiastique, reçut sa première éducation à Saint-Yves, et passa ensuite deux ans à l'école classique et mathématique de Louth. Dans une promenade d'une douzaine de milles qu'il fit un jour de fête avec un de ses camarades, il arriva au bord de la mer, qu'il contemplait pour la première fois. Le spectacle grandiose que l'Océan lui présenta, frappa tellement sa jeune imagination, que, dès ce moment, il fut confirmé dans le désir qu'il avait déjà conçu d'être marin. Persuadé que ce n'était qu'un caprice d'enfant qu'il serait facile de détruire, son père crut avoir trouvé un bon moyen en l'envoyant à Lisbonne sur un navire marchand, dans l'espoir que les fatigues et les ennuis du voyage changeraient le cours de ses idées. Mais, voyant qu'au retour la persistance de son fils était restée la même, il ne voulut pas contrarier sa vocation, et en octobre 1800, il obtint pour lui une place de novice sur le *Polyphemus* de 74, commandé par le capitaine depuis amiral Lawford, avec lequel le jeune marin assista, le 2 avril 1801, à la bataille de Copenhague.

Quelque temps après cette affaire, il passa à bord de l'*Investigator*, que commandait le capitaine Flinders, son parent, chargé par le gouvernement de faire la reconnaissance des côtes de l'Australie ou Nouvelle-Hollande. Sous la direction de cet habile officier, Franklin apprit à faire des levés, des observations astronomiques, et à dresser des cartes marines, connaissances qui lui furent par la suite d'une grande utilité; il gagna, dans le cours de ces travaux, l'estime et l'amitié du savant Robert Brown, naturaliste de l'expédition. En 1803, l'*Investigator*, ayant été condamné à Port-Jackson comme impropre au service auquel il avait été destiné, Flinders se détermina à retourner en Angleterre, afin de demander un autre navire pour compléter ses observations, et Franklin s'embarqua avec lui sur le *Porpoise*, commandé par le lieutenant Fowler. Pendant le voyage de retour, ce bâtiment, et le *Caton* qui l'accompagnait, firent naufrage, dans la nuit du

Indes orientales où il obtint le grade de major de cavalerie ; ses progrès dans les langues indoustani et persane, et dans les sciences, particulièrement dans la géographie de la vaste contrée qu'il habitait, et dont il explora la majeure partie, le firent élire membre de la Société royale ; le mauvais état de sa santé le força de retourner en Angleterre où il termina sa carrière. Il a laissé des collections d'histoire naturelle appréciées des géologues.

18 août, sur un récif de corail, près de la côte du continent de l'Australie. Cinquante jours s'étaient déjà écoulés depuis le désastre, et les quatre-vingt-quatorze personnes, composant les équipages, réfugiées sur un étroit banc de sable de 150 brasses de long, à peine élevé de 4 pieds au-dessus de l'eau, commençaient à désespérer de leur salut, lorsque Flinders, qui s'était rendu sur un bateau non ponté à Port-Jackson, éloigné de 250 lieues, vint les secourir avec une corvette et deux goëlettes. Ignorant que la guerre avait été déclarée, le navigateur anglais se dirigea ensuite sur l'île de France, où il fut retenu prisonnier, tandis que Franklin allait, avec le lieutenant Fowler, à Canton, où il obtint un passage pour l'Angleterre sur le *Comte de Camden*, navire de la Compagnie des Indes orientales, commandé par sir Nathaniel Dance, commodore de la flotte de Chine, forte de seize voiles. Attaqués par l'amiral français Linois, ils parvinrent à le repousser, et, dans le combat, livré le 15 février 1804, dans le détroit de Malacca, Franklin remplit les importantes fonctions d'officier des signaux (*signal-midshipman*). A son arrivée en Angleterre, il joignit le vaisseau de guerre le *Bellerophon*, à bord duquel on lui confia de nouveau le soin des signaux qu'il dirigeait le 3 octobre 1805, à la célèbre bataille de Trafalgar, où, entouré de morts et de blessés, il se fit distinguer par son sang-froid et son intrépidité au milieu des plus grands dangers. Les deux années suivantes, Franklin fut employé dans la flotte de la Manche et l'escadre de Rochefort sous les amiraux Cornwallis, lord Saint-Vincent et sir Richard Strachan. Il passa peu de temps après sur le *Bedford*, et continua de servir pendant six ans avec ce navire au blocus de Flessingue, sur la côte de Portugal, et particulièrement à la station du Brésil, où ce navire transporta, en 1808, la famille royale, que les événements politiques avaient forcée de quitter Lisbonne en toute hâte.

Franklin prit ensuite part à la désastreuse expédition de la Nouvelle-Orléans, et fut légèrement blessé à l'épaule, en conduisant les bateaux du *Bedford* contre plusieurs chaloupes canonnières ennemies, dont une fut abordée et prise par lui-même. Déjà lieutenant de vaisseau en second depuis quelques années, sa brillante conduite, dans cette dernière action, lui valut en 1814 le grade de lieutenant en premier sur le *Forth*, qui conduisit en France la duchesse d'Angoulême, à l'époque de la restauration des Bourbons.

Quelques années après (1818), un ordre de l'amirauté, provoqué par Sir Joseph Banks, qui était généralement consulté par le gouvernement sur toutes les matières scientifiques et avait conçu une haute opinion des talents de Franklin, l'appela à concourir à une entreprise plus spécialement adaptée à ses véritables facultés.

Dès les temps les plus reculés, on avait pensé assez généralement que le grand continent, le seul connu alors, composé de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique ou Libye, était borné de tous côtés par la mer. Un peu plus d'un demi-siècle après la découverte du cap de Bonne-Espérance (1486) et de l'Amérique (1492), des navigateurs anglais et hollandais cherchèrent, mais vainement, un passage pour se rendre par le nord des mers d'Europe dans l'Inde, et plus tard des tentatives semblables, et tout aussi infructueuses, furent faites par les Danois et par les Russes. Depuis que, en 1745, le navigateur danois Beering, à cette époque au service de la Russie, eut reconnu, entre l'Asie et l'Amérique, le détroit qui porte son nom (1), le désir de trouver par le nord, soit en venant de l'est, soit en venant de l'ouest, une communication par mer entre les océans Atlantique et Pacifique, agita tous les esprits, en Angleterre principalement. Quelque avantageuse que l'on supposât devoir être pour le commerce la solution d'une semblable question, elle fut longtemps négligée, et pour ainsi dire presque oubliée, malgré les importantes découvertes faites dans les mers Arctiques par les Barentz, les Heemskerke, les Davis, les Hudson, les Baffin, etc., etc., lorsqu'un simple baleinier anglais, marin intelligent et intrépide, qui naviguait, depuis plusieurs années, dans les mers du Groënland, en indiqua la possibilité. Dans une lettre, écrite par lui à Sir Joseph Banks, ce baleinier, Scoresby le Jeune, en rendant compte à l'illustre savant des observations qu'il avait été à portée

(1) Vitus Jonassen *Beering* ayant vu et visité l'un des premiers ce détroit, on doit l'appeler détroit de *Beering* et ne pas lui laisser le nom de *Behring* que lui donnent, sans aucun motif fondé, la plupart des cartes modernes. La *Nouvelle carte des découvertes faites par des vaisseaux russes aux côtes inconnues de l'Amérique septentrionale*, etc., dressée en 1768 par l'Académie impériale des sciences de Saint-Pétersbourg, écrit détroit de *Bering*, et l'*Histoire des voyages et découvertes des Russes*, etc., de l'allemand Müller, ainsi que *plusieurs* cartes du Dépôt de la marine de France, le capitaine Joseph Burney, etc., adoptent le même nom dont l'orthographe véritable, *Beering*, a été rétablie par le docteur Odin Wolff, dans ses *Danske Söefarende* (Copenhague, 1822), où il consacre une assez longue notice à son compatriote.

de faire, lui signala un fait remarquable dont il avait été témoin lors de son dernier voyage, en 1817. C'est qu'environ 2000 lieues carrées de la surface de la mer voisine du Groënland, entre le 74° et le 80° degré de latitude, étaient entièrement débarrassées de glaces, depuis les deux dernières années; il ajoutait que, dans ses précédents voyages, il n'avait pu que très rarement pénétrer, à ces latitudes élevées, à cause de la glace à l'ouest du premier méridien de Greenwich; mais qu'il avait franchi deux fois lors de sa dernière excursion le 10° degré de ce méridien, etc.

Cet exposé de Scoresby et des observations analogues sur de semblables brisements ou écartements de l'immense barrière de glace, faites en 1816 et 1817 dans les parages de l'Islande et près des côtes orientales du Groënland, firent revivre en Angleterre les anciens projets, qui semblaient perdus de vue depuis tant d'années, d'explorations dans les mers Arctiques pour atteindre le pôle nord, et ouvrir un passage d'un Océan à l'autre. L'amirauté prêta l'oreille aux suggestions de Sir John Barrow, déjà connu par un voyage au Spitzberg, appuyées par Sir Joseph Banks, président de la Société royale, et prépara en conséquence, au commencement de 1818, deux expéditions distinctes. L'une, sous les ordres du capitaine (*commander*) John Ross, devait rechercher un passage Nord-Ouest avec l'*Isabella* et l'*Alexander*, en s'élevant d'abord par le milieu du détroit de Davis à une haute latitude septentrionale, et se portant ensuite à l'ouest, dans l'espoir qu'on pourrait dépasser l'extrémité septentrionale de l'Amérique et atteindre par cette voie le détroit de Beering. L'autre expédition, composée également de deux navires, la *Dorothea* et le *Trent*, était dirigée par le capitaine David Buchan, ayant le lieutenant Franklin pour second; elle devait s'approcher le plus près possible du pôle, s'avancer directement au nord entre le Groënland et le Spitzberg, et dans le cas où elle trouverait une mer ouverte, sans aucune terre, ce qui faisait penser qu'alors elle serait aussi libre de glace, s'avancer vers le détroit de Beering, route qu'on présumait être de près d'un tiers plus courte que la première (1). Le 24 mai, les deux

(1) Un acte du parlement de 1776 (seizième année du règne de George III) avait promis une récompense de 5,000 livres sterling (un peu plus de 125,000 francs) à la personne qui ferait voile la première au delà du 89° degré de latitude nord. Mais près d'un demi-siècle s'écoula sans qu'il en résultât aucune découverte ni peut-être une simple tentative. Plus tard, un

navires de Buchan touchèrent à l'île de l'Ours (*Beeren-Eiland*) (1). Quatre jours après, le temps étant devenu très obscur par l'effet des brouillards et d'une grande abondance de neige, les vaisseaux se séparèrent, et le *Trent* s'arrêta dans la baie Magdalena, sur la côte nord-ouest du Spitzberg; la *Dorothea* le rejoignit le 3 juin. Ayant repris la mer, ils trouvèrent devant eux, le 6 juillet, une ligne impénétrable de glaces par 80° 15′ de latitude; le lendemain cependant quelques fissures s'étant manifestées, et le vent étant devenu favorable, ils s'avancèrent jusqu'à 80° 34′; mais là les glaces les pressèrent de tous côtés en se rejoignant, et ils durent renoncer définitivement à tous progrès ultérieurs; ce ne fut qu'avec infiniment de peine et en courant les plus grands dangers qu'ils parvinrent à s'ouvrir une issue. Les mêmes obstacles et les mêmes périls les ayant menacés sur les côtes du Groënland, et leurs navires, la *Dorothea* principalement, ayant éprouvé de fortes avaries, ils se décidèrent, quoique avec un extrême regret, à retourner en Angleterre; le 22 octobre ils arrivèrent à Deptford. Les détails du voyage de Buchan et de Franklin, dont les résultats peuvent être considérés à peu près comme nuls, malgré le talent et la fermeté de ces deux officiers, n'ont été connus que par l'intéressante relation qu'en a donnée, en 1843, vingt-cinq ans après le retour de l'expédition, le capitaine

acte du 8 mai 1818 accorda de nouveau la même somme pour le même objet, promit en outre, 20,000 livres sterling à celui qui le premier découvrirait un passage entre les océans Atlantique et Pacifique, et établit enfin trois échelles de récompenses en faveur des personnes qui s'avanceraient plus ou moins au delà du 110e degré de longitude occidentale de Greenwich (112° 20′ de Paris) (nous avons adopté dans tout le cours de cette notice le méridien de Greenwich, plus à l'ouest que celui de Paris de 2° 20′) et découvriraient ainsi une portion du passage si ardemment cherché. Sans entrer dans les détails des autres dispositions adoptées sous les règnes de George III et de George IV, ou même antérieurement, nous citerons seulement l'acte rendu le 15 juillet 1828 (neuvième année du règne de George IV), qui révoqua l'acte du 8 mai 1818, en ce qui concerne les longitudes, sans abroger toutefois les dispositions en faveur de ceux qui découvriraient le passage Nord-Ouest ou qui s'approcheraient du pôle, pourvu que leurs navires eussent fait voile de l'un des ports de l'Angleterre avant la date de ce dernier acte.

(1) En 1596, un ours monstrueux ayant été tué dans cette île, par les matelots de Guillaume Barentz, navigateur hollandais, qui venait d'en faire la découverte, elle reçut le nom de *Beeren-Eiland*, ou île de l'Ours : c'est donc à tort, selon nous, que la plupart des cartes anglaises et même françaises l'appellent île *Cherry*, du nom de l'alderman armateur d'un navire commandé par Steven Bennet, qui ne la visita que postérieurement, en 1603.

F.-W. Beechey, maintenant amiral et président de la Société géographique de Londres, qui accompagnait Franklin sur le *Trent* en qualité de lieutenant. Elle offre un tableau dramatique des périls que leur bâtiment eut à affronter, et peint en traits saisissants le sang-froid et la force morale de son commandant, qui témoigna le plus vif désir de poursuivre avec son seul petit navire, moins endommagé que la *Dorothea*, l'exécution des instructions de l'amirauté, demande que le capitaine Buchan ne crut pas devoir accueillir parce qu'il la jugeait contraire à ces mêmes instructions.

L'expédition confiée au capitaine John Ross, sortie de la Tamise le 18 avril 1818, ne fut pas plus heureuse. On attribua généralement cet insuccès au chef de l'entreprise, qui fut vivement critiqué à son retour en Angleterre, surtout par Sir John Barrow. On lui reprochait de s'être borné à visiter le pourtour de la baie de Baffin, d'avoir mis de la négligence à étudier les côtes si intéressantes des détroits de *Wolstenholme* et de *Whale*, et de ne pas s'être assez avancé dans celui de *Lancaster*, qu'il avait pris pour une baie, malgré les observations de ses officiers. Or comme la direction de ce détroit semblait annoncer le passage cherché, une nouvelle expédition fut immédiatement envoyée sous les ordres du capitaine Parry, qui avait été, en 1818, le second de John Ross, pour faire ce qu'on blâmait ce dernier de n'avoir point accompli (1).

Quoique le voyage auquel Franklin venait de prendre part n'eût pas rempli les espérances qu'on en avait d'abord conçues, il fit connaître le mérite de cet officier. Franklin entra dès lors en relations personnelles avec les savants les plus éminents de Londres, qui ne tardèrent pas à s'apercevoir qu'il possédait, tant par son caractère que par son instruction, les qualités nécessaires pour diriger en chef un voyage de découvertes; leur opinion fut confirmée par les éloges que le capitaine Buchan, son supérieur, ainsi que tous ceux qui avaient navigué avec lui, donnaient à son habileté comme marin, à son caractère calme et aux ressources de son esprit dans des cir-

(1) Le capitaine, depuis Sir John Ross, rétablit plus tard sa réputation de marin intrépide et capable par sa campagne de 1829 à 1833, pendant laquelle, puissamment aidé par son neveu James, aujourd'hui Sir James Ross, qui découvrit le pôle magnétique, il fit d'importantes découvertes dans les parages arctiques avec le bâtiment à vapeur *la Victoire* armé par souscription.

constances difficiles. Il n'était pas enfin un seul de ceux qui le connaissaient qui ne rendît hommage à son ardent désir de faire faire des progrès aux sciences qu'il cultivait pour elles-mêmes, à son amour de la vérité et à sa générosité naturelle, qui le portaient à rendre une pleine justice au mérite de ses compagnons, sans chercher à s'attribuer leurs découvertes, comme cela n'arrive que trop souvent. Aussi, lorsque le gouvernement eut résolu de faire concourir à l'expédition confiée au capitaine Parry, et qui devait, en suivant le détroit de Lancaster, chercher par mer le fameux passage Nord-Ouest, une autre expédition chargée de déterminer les limites et la direction de la côte septentrionale de l'Amérique, cette dernière fut placée sous le commandement du lieutenant Franklin. Elle devait agir en partie par terre et en partie en bateau, et n'était pas la moins périlleuse. Parry fit voile de la Tamise le 11 mai 1819 avec la bombarde l'*Hecla* et le brig le *Griper*, et se dirigea vers le détroit de Davis (1), tandis que Franklin partit de Gravesend le 22 du même mois sur le *Prince of Wales*, bâtiment marchand de la compagnie de la baie d'Hudson. Trois points de cette côte qu'il s'agissait de relier entre eux étaient alors seulement connus, savoir : le cap de Glace (*Icy Cape*) que Cook avait vu en venant par le détroit de Beering, l'embouchure de la rivière de la Mine de cuivre (*Copper Mine*), découverte par Hearne en 1771, mais placée par lui 4 degrés trop au nord, et celle de la Mackenzie plus correctement tracée en 1789 par l'habile voyageur de ce nom. Franklin, accompagné du docteur John Richardson, de deux *midshipmen*, Robert Hood et George Back, et d'un marin anglais John Hepburn, arriva le 30 août (1819) à la factorerie d'York, dans la baie d'Hudson. Pendant cette navigation, le *Prince of Wales*, surpris par un épais brouillard, toucha sur le cap *Desolation*, et ne dut son salut qu'à l'habileté nautique de Franklin. Le 22 octobre on était arrivé au fort Cumberland, après avoir parcouru 700 milles, en suivant ou en remontant le cours d'une dizaine de rivières différentes, traversé neuf lacs, sans parler

(1) Ce fut pendant cette brillante campagne que Parry s'avança plus loin à l'ouest que le groupe d'îles et le vaste bassin qu'il appela *Melville* (ce dernier porte aujourd'hui avec justice son propre nom); aussi le Parlement lui accorda-t-il la récompense de 5,000 livres sterling promise au premier navire qui aurait pénétré au delà du 110e degré de longitude occidentale du méridien de Greenwich. (Voyez la note 1, p. 7.)

des rochers, des rapides, etc., qu'on avait dû franchir, et supporté d'incroyables fatigues. Franklin, Back et leur fidèle compagnon Hepburn prirent congé au fort Cumberland, le 18 janvier 1820, du docteur Richardson et de M. Hood qui devaient rester dans le fort jusqu'au printemps, et arrivèrent au fort Chipewyan le 26 mars; ils avaient fait 857 milles dans ce rude voyage d'hiver. Avant d'y parvenir, Franklin manqua de perdre la vie, ayant un jour glissé du haut d'un rocher dans le lit d'une rivière rapide et profonde; il était perdu s'il n'avait pas saisi une branche de saule pendante à fleur d'eau et pu attendre dans cette position l'arrivée d'un des canots.

Rejoints par le docteur Richardson et son compagnon, et quelques jours plus tard par seize voyageurs canadiens, ils atteignirent ensemble, le 28 juillet, le fort *Providence*, situé sur la rive nord-est du lac de l'Esclave. Ils y trouvèrent deux interprètes et le chef indien Akaitcho, avec lesquels ils se dirigèrent, le 2 août, vers la rivière de la Mine de cuivre. Le 20, on arriva au fort *Enterprise*, sur les bords du lac d'Hiver (*Winter Lake*), éloigné de *Chipewyan* de 550 milles.

« Le trop long séjour que nous fûmes forcés de faire au fort *Enterprise*, » dit Franklin, faillit nous être fatal. En effet, la température fut, dans le » courant du mois de décembre, la plus froide que nous ayons jamais » éprouvée pendant notre résidence en Amérique; aussi le thermomètre » descendit-il souvent à 40, et une fois à 57 degrés au-dessous de 0, et ne » s'éleva-t-il jamais au-dessus de 6 degrés (Fahrenheit) (1). Les arbres, gelés » jusqu'à leur centre, devenaient aussi durs et plus difficiles à couper que » la pierre. »

D'un autre côté, il ne restait plus aucune espèce de spiritueux, les vivres étaient presque épuisés, et les Canadiens, de même que les Indiens, se disposaient à les abandonner à leur triste sort, lorsque, fort heureusement, le 15 janvier 1821, d'abondantes provisions leur arrivèrent du fort *Providence*. Le temps s'étant adouci, on se mit en route le 14 juin, et le 30 on s'embarqua sur la rivière de la Mine de cuivre, qu'on descendit jusqu'au rapide Sanglant (*Bloody Fall*), ainsi nommé par Hearne, à cause d'un affreux massacre d'Esquimaux par des Indiens chipewyan; le 18 juillet suivant, on

(1) On sait que le zéro Fahrenheit descend plus bas que dans les deux autres échelles, et qu'il égale — 17°,78 centigrades, et — 14°,17 Réaumur.

avait atteint l'embouchure de la rivière, et la mer Arctique était aperçue. Les habiles marins en suivirent la côte dans la direction de l'est, donnèrent le nom d'*Arctic Sound* à une baie, à l'extrémité de laquelle coulait une rivière qui reçut de Franklin celui de *Hood*, en souvenir de leur ami et compagnon traîtreusement assassiné par un Iroquois. Ils naviguaient maintenant le long des rivages d'un golfe très large et très profond, dont l'une des nombreuses branches fut nommée baie *Melville*. Ayant contourné ce golfe, appelé sur leur carte *Coronation Gulf*, qui a, dit-on, 30 milles environ de l'est à l'ouest, et 20 du nord au sud, Franklin, Richardson et Back visitèrent l'*inlet* (1) *Bathurst*, et firent ensuite à pied 10 milles le long de la côte méridionale de la mer Arctique, qui se continuait à l'est. Ils appelèrent *Turn again*, ou du Retour, le point où ils se trouvaient en ce moment, situé à 6 degrés et demi à l'est de l'embouchure de la rivière de la Mine de cuivre. Ce cap était, en effet, bien nommé, car il était plus que probable pour eux, que ce serait le terme de leur voyage, le temps qu'ils avaient passé à explorer les baies Arctique et Melville (*Arctic and Melville Sounds*) et l'*inlet* Bathurst, et le peu de provisions qui leur restaient encore, ne leur permettant pas d'atteindre la baie *Repulse*, ce qu'ils espéraient cependant au début de leur voyage, pendant lequel ils avaient fait, tant par eau que par terre, 555 milles géographiques le long des côtes profondément découpées de la mer Arctique.

Franklin ne crut pas praticable le retour par la route qu'ils venaient de suivre, et, le 26 août, à la grande satisfaction des Canadiens, on tourna le dos à la mer, et, après avoir construit de nouveaux canots, on se décida, le 1er septembre, à se diriger sur *Point Lake*, distant de 149 milles du lieu où ils se trouvaient maintenant. Ils étaient parvenus, le 26, à une des branches de la rivière de la Mine de cuivre, lorsque Franklin, qui voyait la famine avancer à grands pas, puisqu'ils étaient réduits à manger leurs vieux souliers et à s'estimer fort heureux de rencontrer, pour soutenir leur existence, cette sorte de lichen à odeur nauséabonde et à saveur amère, que les Canadiens appellent *Tripe de roche*, et les botanistes *Gyrophora*, envoya Back et quelques chasseurs au fort *Enterprise*, pour annoncer leur prochaine

(1) Entrée ou bras de mer. « Au risque d'un néologisme, nous écrivait Bellot en 1853, je conserverais le mot *inlet*. » Nous avons cru devoir suivre l'avis de cet habile marin.

arrivée. Back, le plus actif et le plus vigoureux de la bande, était lui-même si faible, qu'il ne pouvait marcher qu'à l'aide d'un bâton. Franklin, Richardson et ceux de leurs compagnons, qui avaient pu résister, étaient au moment de succomber à la rigueur du froid et de la faim, lorsque, le 7 novembre, trois Indiens envoyés par Back leur apportèrent des provisions. Le récit que fait Franklin de leur triste situation est navrant; semblables à des squelettes, ils pouvaient à peine faire un pas ou proférer une parole, et la raison semblait les avoir abandonnés.

Après s'être un peu rétablis, ils se remirent en route. De nouvelles provisions leur parvinrent, et le 26 mai 1822 ils quittèrent l'île de *Moose-Deer* avec Back, qui les avait rejoints précédemment. Le 14 juillet suivant, ils arrivèrent ensemble à la factorerie d'York, terme de leur voyage, et Franklin remplit alors ses engagements avec les Canadiens qui les avaient accompagnés; ils avaient parcouru, en comprenant leur navigation de la mer Arctique, 5,550 milles. Dans cette expédition, Franklin avait non-seulement fait faire de grands progrès à la géographie, à la géologie et à l'histoire naturelle de cette portion des côtes septentrionales de l'Amérique du Nord en dedans des régions arctiques, mais plus spécialement à celle qui confine les rivages méridionaux de la mer Polaire.

Et cependant l'époque choisie pour faire cette exploration du continent arctique avait été on ne peut plus défavorable. Deux compagnies rivales, celle du Nord-Ouest, et celle de la baie d'Hudson, faisaient en même temps le commerce de ces régions lointaines, sans que les limites de leurs concessions respectives fussent exactement tracées. Il en résultait entre elles des empiétements continuels, de graves discussions, souvent même des combats sanglants et jusqu'à de fréquents assassinats. Ce ne fut que par une conduite excessivement prudente, et par ses manières conciliantes, que Franklin, bien que chargé d'une mission officielle du gouvernement, put obtenir la permission de s'avancer dans l'intérieur des terres; aucune de ces compagnies ne consentit à lui accorder la protection nécessaire pour garantir sa sûreté et celle de ses compagnons. Pendant le premier hiver pourtant, l'expédition fut nourrie dans ces déserts arides par la compagnie de la baie d'Hudson; l'année suivante, ce fut à la chasse, à la pêche et à des échanges avec les naturels qu'ils durent leurs moyens d'existence.

A son retour en Angleterre, en 1822, Franklin fut accueilli avec un enthousiasme extraordinaire par toutes les classes de la population. Lors de la publication en 1823 de la relation de son voyage, dans laquelle il parle avec tant de simplicité et de modestie, et en même temps d'une manière si émouvante des privations, des souffrances et des dangers inouïs que ses compagnons et lui ont éprouvés, l'enthousiasme public fut porté à son comble; il devint, on peut le dire, le héros du moment, et il excita à la fois l'admiration et la curiosité générales. Les marins les plus distingués, ses anciens émules, ne savaient comment exprimer la haute estime qu'il leur inspirait, et ils le plaçaient déjà, non-seulement au niveau, mais même au-dessus des explorateurs les plus renommés. (Voyez le *fac-simile* et la traduction d'une lettre de sir Edward Parry, p. 47.) Élevé, en 1821, pendant son absence, au grade de *commander*, il fut nommé, l'année suivante (20 novembre 1822), capitaine de vaisseau (*post captain*), et élu membre de la Société royale ; en 1823, il publia la relation de son voyage (1). Il avait épousé quelques mois auparavant (août 1823) Éléonore Anne Porden, la plus jeune des filles d'un architecte éminent de Londres; cette dame s'est fait connaître, dans la littérature, sous son nom de famille (2).

Malgré les souffrances que Franklin venait d'endurer, et les liens nouveaux qui l'attachaient à son pays, cet intrépide marin ne put résister à la tentation de soumettre au gouvernement le plan d'une seconde expédition dans les mers arctiques, et se proposa lui-même pour l'exécution. Aussitôt qu'il fut connu que le plan de Franklin avait été adopté, un grand nombre d'officiers de marine, distingués par leurs talents et leur expérience, vinrent offrir leurs services avec un vif empressement. Le lieutenant Back et le docteur Richardson, ses compagnons de souffrances, et l'on pourrait ajouter de gloire, se hâtèrent de se présenter comme volontaires : Back, distin-

(1) *Narrative of a Journey to the shores of the Polar sea, in the years,* 1819-20-21 *and* 1822, *by John Franklin, Captain R. N., fellow R. S. and commander of the expedition, with an Appendix on various subjects relating to science and natural history, illustrated by numerous Plates and Maps published by authority of the Right Honorable Earl of Bathurst.* London, John Murray, 1823.

(2) Elle est auteur de deux poëmes : *Les Voiles* (*The Veils*) ; *Cœur-de-Lion, ou Troisième croisade*, et de quelques autres poésies qui ont obtenu du succès.

gué par le zèle et l'énergie qu'il avait souvent montrés, et Richardson, chirurgien éprouvé et naturaliste de premier ordre, remarquable, en outre, par ses qualités morales et par son caractère bienveillant et sympathique. Pour suivre l'ami dont il avait naguère partagé les dangers, et afin de compléter la géographie et l'histoire naturelle des côtes de l'Amérique qui bordent au midi la mer Arctique, ce dernier abandonnait une position honorable dans sa patrie, où il laissait une femme à laquelle il était fort attaché et qu'il perdit quelques années après. C'était à leur énergie et à leur promptitude d'action, que Franklin attribuait avec raison son salut et celui de ses compagnons; aussi furent-ils admis tous les deux avec empressement; il en fut de même du lieutenant Bushnan, qui avait servi d'une manière distinguée sous John Ross et sous Parry; mais la mort prématurée de ce jeune officier, auquel Franklin accordait son estime, et dont la perte lui causa les plus vifs regrets, l'empêcha de faire partie de l'expédition, à laquelle on attacha encore M. Kendall, contre-maître de l'amirauté, et enfin M. Drummond, aide-naturaliste. Le principal objet de l'expédition était d'explorer les portions entièrement inconnues des côtes de la mer Arctique entre la rivière Mackenzie et le cap de Glace, et entre la même rivière et celle de la Mine de cuivre. Le capitaine Beechey, commandant le *Blossom*, devait s'avancer en même temps vers l'est par le détroit de Beering, afin de rejoindre Franklin, tandis que le capitaine Parry avait ordre de pénétrer dans le détroit de Lancaster et de pousser le plus loin possible à l'ouest. Trois bateaux construits exprès, sous la direction de Franklin, et un autre plus petit, de neuf pieds sur quatre et demi, couvert en canevas mackintosh préparé et nommé *Walnut shell* (la coquille de noix), furent mis à sa disposition, après avoir été éprouvés à Woolwich. On plaça à bord des instruments scientifiques de toute espèce, des fusils de chasse, des munitions, des tentes, des fournitures de lit, des vêtements chauds, et d'autres imperméables, de la farine, du chocolat, du thé, de l'essence de café, du sucre et plusieurs sortes de comestibles; on n'oublia pas surtout le *pemmican*, cet article si important pour les voyageurs de l'Amérique du Nord.

Lorsque tout fut en état, Franklin et ses officiers s'embarquèrent, le 16 février 1825, à Liverpool, sur le paquebot américain *Columbia*, destiné pour New-York. Après avoir suivi le cours de plusieurs rivières, traversé

divers lacs et surmonté de nombreuses difficultés, ils atteignirent le fort Chipewyan le 15 juillet.

Quelques jours plus tard ils se trouvaient sur les bords de la rivière du grand lac de l'Ours (*Great Bear Lake river*) qui sort du lac de ce nom pour se jeter dans la Mackenzie. A leur arrivée à l'embouchure de cette dernière rivière, les explorateurs devaient se partager en deux bandes, conformément à leurs instructions officielles. Les uns, sous le commandement direct de Franklin, avaient pour mission de suivre à l'ouest la côte septentrionale de l'Amérique, afin d'atteindre soit le cap de Glace, soit l'entrée du détroit de Beering où ils pourraient espérer de trouver le *Blossom*. C'était vers l'est que les autres, sous les ordres du docteur John Richardson, devaient, en partant en même temps de l'embouchure de la Mackenzie, suivre la côte, jusqu'à l'embouchure de la rivière de la Mine de cuivre. Ils allaient voyager cette fois sous de meilleurs auspices, les différends existant entre les deux compagnies ayant cessé par leur fusion. Avant de se mettre en route, Franklin donna ses instructions au docteur Richardson et au lieutenant Back, et prenant avec lui M. Kendall, qu'il chargea de recueillir des informations sur l'état général de la glace en automne et pendant l'été, ainsi que sur le prolongement de la côte, et de s'assurer si l'on pouvait compter sur des provisions en cas de nécessité, ils s'embarquèrent ensemble le 8 août sur le *Lion*, le plus grand des bateaux, monté par six matelots anglais d'élite et par Augustus, l'interprète esquimau. Le lieutenant Back avait le commandement de trois canots, manœuvrés chacun par cinq hommes. En descendant la Mackenzie, on toucha successivement à un point appelé *Ramparts*, défilé de 7 milles où la rivière se précipite avec une violence extrême entre deux rochers perpendiculaires; on arriva bientôt au fort de Bonne-Espérance (*Good-Hope*), le dernier des établissements de la compagnie, à 300 milles de l'endroit où ils s'étaient embarqués, et situé au milieu d'une tribu appelée par Mackenzie *Quarrellers*, et que les traitants nomment *Loucheux* ou *Squinters*. La rivière était divisée par des îles en plusieurs canaux. C'était le sixième jour depuis leur départ; ils trouvèrent à une latitude de 68° 40′ les derniers sapins, auxquels succédaient des saules rabougris qui le devenaient de plus en plus à mesure qu'on se rapprochait de la mer. Un brouillard fort épais s'étant dissipé, la grande

expansion de l'eau vers le nord annonça que la mer n'était pas éloignée. Franklin atteignit d'abord les côtes de l'île Ellice, par 69° 14′ de latitude et 135° 57′ de longitude occid., puis l'île de la Baleine (*Whale Island*), et enfin l'île Garry, où l'on reconnut plusieurs couches de charbon de bois et de bitume. « Du sommet de cette dernière île, la mer, dit Franklin, paraissait » dans toute sa majesté, entièrement libre de glace, et n'offrait aucun obstacle » à la navigation. » En débarquant sur cette côte, il éprouva une sensation pénible par le souvenir des dernières paroles de son épouse bien-aimée, au moment où il allait quitter l'Angleterre. Près de descendre dans la tombe, cette femme héroïque le pressait de partir au jour indiqué, en le suppliant, s'il attachait du prix à la paix de l'âme de celle qui lui était si tendrement dévouée et à sa propre gloire, de ne pas retarder pour elle son départ d'un seul instant. Ses jours étaient comptés, elle en avait la pleine conviction, et ce délai même, si elle l'eût désiré, ne serait que pour qu'il lui fermât les yeux. (Elle expira, en effet, peu de jours après son départ, et il reçut à New-York la nouvelle de sa mort.) Elle lui avait remis en même temps, au moment de leur séparation, un drapeau de soie fait par elle-même, avec l'injonction expresse de ne le déployer que lorsque l'expédition serait arrivée au but désiré : il le fut en effet sur cette île éloignée de la mer Polaire. Franklin essaya ensuite de continuer sa route à l'ouest, pour atteindre, s'il était possible, le pied des montagnes Rocheuses; mais un vent impétueux, de violentes rafales et l'apparence menaçante du temps le forcèrent de renoncer à son projet : il se détermina donc à regagner la rivière, puis à se rendre au fort; il y arriva le 5 septembre. Déjà le docteur Richardson, de retour de son excursion à la partie septentrionale du grand lac de l'Ours, s'y trouvait avec tous les autres membres de l'expédition : on se décida à y passer l'hiver. Pendant que les Canadiens et les Indiens se livraient à la chasse et à la pêche, les officiers s'occupaient d'observations météorologiques, terminaient leurs cartes et leurs esquisses, copiaient leurs journaux et aidaient le docteur Richardson à classer les nombreux objets d'histoire naturelle qu'il avait réunis. Les hommes de l'équipage, de leur côté, ne restaient pas oisifs; sous la direction de Franklin, les officiers leur donnaient des leçons de lecture, d'écriture et de calcul, prenaient part à leurs jeux, etc., etc. On passa ainsi la mauvaise saison, qui fut très rude, et vers la

fin de laquelle on éprouva les plus grandes privations. Le temps paraissant s'adoucir, et toutes les dispositions étant terminées au commencement de juin 1826, les bateaux furent mis à flot et équipés, et le 24 toute l'expédition quitta le fort Franklin (1) dont la latitude fut fixée à 65° 11′ 56″, et la longitude à 123° 12′ 44″ O. ; on s'embarqua ensuite sur la rivière du lac de l'Ours ; le soir on entra dans la Mackenzie. Arrivés le 4 juillet à un endroit qui fut appelé *Point-Séparation*, situé au 67° 38′ de latit. et au 133° 33′ de longit., on se divisa encore en deux bandes. Franklin et Back se dirigèrent de nouveau à l'ouest, le long des côtes, avec deux bateaux, le *Lion* et *Reliance*, ayant chacun six hommes à bord et un seul interprète ; quant à Richardson, il prit, comme la première fois, la direction de l'est. La petite troupe, sous les ordres de Franklin, rencontra à l'embouchure de la Mackenzie un nombre assez grand d'Esquimaux armés, qui se montrèrent un instant hostiles ; on n'évita un engagement avec eux que grâce aux démarches de l'interprète qui appartenait à leur tribu : on remit en mer le 13. On découvrit bientôt une pointe de terre avancée à laquelle était joint un bloc énorme de glace. Un épais brouillard, un vent violent accompagné d'une forte pluie, mirent en danger les bateaux poussés entre des masses de glaces, aussi fut-on obligé d'aller chercher un refuge un peu à l'ouest du cap Sabine. Franklin s'étant aperçu que la glace se détachait de la terre, s'avança vers une rivière qu'il appela *Babbage*, et dont la largeur près de son embouchure lui parut être d'environ 2 milles. Il remarqua que les montagnes Rocheuses courent en chaînes distinctes à des distances inégales de la côte, et il fixa leur latitude à 69° 19′ et leur longitude à 138° 10′. Le 17, il entra dans une sorte de détroit ou canal entre une île, qu'il nomma *Herschel*, et le continent. Depuis qu'on avait quitté la Mackenzie, c'était le seul endroit qui pût servir de refuge. On arriva peu de jours après (27) à l'embouchure d'une large rivière venant de la chaîne anglaise des montagnes Rocheuses, et le cours d'eau le plus occidental des possessions britanniques sur cette côte près de la ligne de démarcation de la Grande-Bretagne et de la Russie ; elle reçut le nom de *Clarence*, en l'honneur du lord grand-amiral. A partir de ce point, des brouillards, des coups de vent incessants, des blocs de

(1) Richardson et les officiers qui étaient arrivés les premiers lui avaient donné ce nom en l'honneur de leur commandant, qui aurait désiré qu'il reçût celui de *Fort Reliance*.

glace poussés çà et là, interrompirent la navigation. Le 4 août, on se remit en route, et un parti d'Esquimaux paisibles leur apprit que la côte qu'on avait sous les yeux ressemblait à celle que l'on venait de parcourir. On était maintenant au 70° 5′ de latitude et au 143° 55′ de longitude. En continuant de porter à l'ouest, on reconnut une autre grande rivière, que Franklin appela *Canning;* elle coule dans les domaines de la Russie.

Plus on avançait à l'ouest, plus les brouillards devenaient épais et permanents; la température descendait à 35 degrés Fahr., et les bouffées de vent étaient continuelles; l'eau gelait pendant la nuit, et quoiqu'on eût atteint le milieu du mois d'août, il semblait qu'on fût entré en hiver. Cet état provenait sans doute du voisinage des montagnes Rocheuses, et de l'excessive étendue des plaines marécageuses qui séparent ces montagnes de la mer. Accablés par un travail excessif et par le froid, tous les marins étaient horriblement fatigués. Dans une semblable situation, Franklin se crut obligé de prendre un parti pénible pour lui, mais nécessaire, celui de renoncer au grand objet de son ambition, en ne répondant pas, bien à contre-cœur, à toutes les espérances qu'on avait fondées sur ses travaux. « Mais j'avais, a-t-il dit, à » remplir d'impérieux devoirs qui devaient l'emporter sur ma satisfaction » personnelle, et je fus forcé de conclure, après une mûre considération, » que nous étions parvenus au point au delà duquel la persévérance devien- » drait de la témérité, et que quels que fussent nos efforts, ils seraient sans » résultat. » Il se mit donc en route, le 18 août, avec l'entière approbation de ses compagnons pour retourner à la Mackenzie du point extrême atteint par lui, et qu'il nomma, en conséquence, récif du Retour (*Return reef*), situé au 70° 24′ de latit., par 149° 37′ de longit. occid. Il prit cette détermination à peu près à l'époque, ainsi qu'on l'a appris depuis, qu'un canot du *Blossom*, envoyé par Beechey du détroit de Beering, aborda sur cette côte, et que le point extrême auquel ce canot parvint à l'est, le cap Barrow, n'était séparé que par 160 milles environ du point extrême où Franklin était arrivé, en se dirigeant à l'ouest. Celui-ci fait observer à cette occasion que, s'il avait su ou pu prévoir que quelqu'un du *Blossom* se fût trouvé à une aussi faible distance, il aurait certainement bravé tous les dangers et toutes les difficultés plutôt que de retourner sur ses pas. Mais la grave responsabilité qui pesait sur le commandant de l'expédition lui imposait le devoir d'agir

avec la plus extrême prudence, et de prendre en considération l'incertitude de la navigation sur une mer obstruée par les glaces, avec un temps horrible; il ne pouvait supposer d'ailleurs que le *Blossom* se fût avancé au delà de l'*inlet* Kotzebue, et surtout qu'un de ses canots eût dépassé le cap de Glace. Du reste, la portion de côte laissée inexplorée à cette époque a été reconnue en 1837 par MM. Dease et Simpson, qui sont arrivés à l'est jusqu'à l'embouchure de la rivière de Back (*Great Fish river*), et à l'ouest au delà du cap Barrow. Le retour de Franklin fut marqué par de nouveaux dangers; nos braves explorateurs eurent à lutter contre une violente tempête qui les assaillit près de l'île Herschel, et ils ne parvinrent que le 21 septembre au fort Franklin où ils eurent le bonheur de trouver tous leurs amis.

Le détachement de l'expédition qui, sous les ordres de Richardson, s'était dirigé à l'est, avait suivi d'abord une des branches de la Mackenzie, reconnu les collines de Rennes (*Rein-Deer Hills*) couvertes d'arbres jusqu'à leur sommet, longé ensuite la côte, et, pour se garantir d'un vent violent et du brouillard, s'était réfugié quelques instants dans la crique de *Browel*, par 70 degrés de latitude. Traversant l'*inlet* Russel, l'expédition fit voile entre quelques îles et le continent, et aperçut la pointe Bathurst (lat. 70° 30'), le lieu le plus septentrional du continent qu'on eût encore visité. Un promontoire rocheux qu'ils virent plus tard, et auquel ils donnèrent le nom de cap Krusenstern, forme l'extrémité la plus orientale de la terre qu'ils côtoyaient. Là Richardson annonça à ses compagnons qu'une courte traversée les porterait bientôt à l'embouchure de la rivière de la Mine de cuivre; ils en furent comblés de joie, puisque c'était le terme de leur mission. Après avoir atteint cette embouchure et avoir constaté que la côte n'offrait pas de discontinuité, ils remontèrent la rivière jusqu'au rapide Sanglant, et, abandonnant leurs bateaux avec quelques provisions et des cadeaux pour les Esquimaux, ils se rendirent par terre au fort Franklin, rendez-vous convenu; arrivés le 1er septembre, ils y furent rejoints, ainsi que nous l'avons déjà dit, avant la fin du même mois, par les autres membres de l'expédition.

Obligés de passer dans les régions arctiques une grande partie d'un second hiver qui fut très rigoureux, car le thermomètre descendit une fois à 58 degrés au-dessous de 0, et plusieurs fois à — 48, — 52 et — 57 degrés, ils reprirent ensuite séparément la route de l'Angleterre. Richardson

partit le premier au mois de décembre; ce ne fut que le 20 février 1827 que Franklin quitta le fort, accompagné de cinq de ses hommes et de deux Indiens. S'étant embarqué sur le paquebot de New-York, il arriva à Liverpool le 24 septembre, après une absence de deux ans sept mois et demi, et trois jours après il était à Londres (1). Le gouvernement anglais, appréciant les services de Franklin, qui, pendant ses diverses excursions dans les régions arctiques, avait, au milieu des plus grands périls, parcouru près de 9000 milles, et ajouté aux cartes de l'Amérique septentrionale une ligne de côtes de plus de 1200 milles, le récompensa en le créant chevalier (1829). L'université d'Oxford lui conféra les degrés de docteur; la même année, la Société de géographie de Paris lui décerna sa grande médaille d'or destinée à l'auteur de la découverte la plus importante en géographie, et le nomma membre correspondant étranger; plus tard, il fut élu membre correspondant de l'Académie des sciences.

Quoique les dernières explorations exécutées soit par Franklin en personne, soit par le détachement placé sous son commandement, comprissent un, et, même à très peu de milles près, deux des espaces pour lesquels le parlement avait affecté une récompense, le Bureau des longitudes (*the Board of longitude*) ne crut pas devoir l'accorder, par le motif, dit-on, que les découvertes dont il s'agissait avaient été effectuées *en bateau* au lieu de l'être *avec un navire*. Un bill mis sous les yeux du parlement par le secrétaire de l'amirauté abrogea au surplus, le 28 juillet 1828, la récompense promise (2).

Franklin, que nous appellerons désormais Sir John Franklin, épousa en secondes noces, le 5 novembre 1828, mademoiselle Jane Griffin, fille cadette d'un riche propriétaire, et descendue par sa mère d'une de ces familles françaises dont la révocation de l'édit de Nantes a enrichi l'Angle-

(1) La relation de cette nouvelle expédition faite dans les mers arctiques, sous les ordres de Franklin, fut publiée, en 1828, sous ce titre : *Narrative of a second Expedition to the shores of the Polar sea, in the years* 1825, 1826 *and* 1827, *by John Franklin, Captain R. N., F. R. S., etc., and commander of the expedition. Including an Account of the progress of a detachment to the Eastward by John Richardson M. D., F. R. S., F. L. S., etc., surgeon naturalist to the expedition, illustrated by numerous Plates and Maps. Published*, etc. London, John Murray, 1828.

(2) Voyez la note 1, page 7.

terre. On lui donna, en 1832, le commandement de la frégate *Rainbow* (Arc-en-ciel), faisant partie de la station de la Méditerranée. Le bien-être dont les officiers et l'équipage jouissaient à bord de ce bâtiment lui avait fait obtenir dans l'escadre une réputation proverbiale; aussi les matelots, qui aiment, comme on sait, à jouer sur les mots, l'appelaient-ils le céleste *Rainbow* et le paradis de Franklin. Pour reconnaître la part active prise par cet officier dans les affaires de la Grèce, et les services qu'il avait rendus aux Hellènes, principalement devant Patras, le roi Othon lui accorda la croix d'or de l'ordre du Sauveur, et à son retour en Angleterre, en 1834, il fut créé chevalier commandeur de l'ordre royal des Guelfes (1).

Franklin venait de refuser le gouvernement d'Antigues, poste qui lui avait été offert en 1836, lorsqu'il fut appelé à remplir la même position dans la colonie plus importante de la terre de Van-Diemen ou Tasmanie. Il accepta ce dernier poste, mais sous la condition qu'il aurait la faculté de le résigner si, en cas de guerre, on lui proposait le commandement d'un vaisseau, préférant l'avancement dans la carrière navale aux avantages pécuniaires plus considérables du service civil. Pendant les six ou sept années que dura son séjour dans la Tasmanie, Franklin se fit aimer et estimer des habitants par sa bienfaisance et ses manières affables et conciliantes, autant que par son esprit de justice, sa rigoureuse impartialité et son judicieux dévouement aux intérêts de la colonie. L'une de ses mesures les plus populaires, qui ne tarda pas à être imitée dans la colonie plus ancienne de la Nouvelle-Galles méridionale (*New-South-Wales*), fut l'ouverture au public des portes du conseil législatif, dont les séances se tenaient auparavant à huis clos; on ne lui sut pas moins de gré d'avoir soutenu auprès du ministère de la mère patrie la pétition des Tasmaniens, qui réclamaient un gouvernement représentatif.

Peu avant son arrivée, la colonie de Victoria venait d'être peuplée par les

(1) Lorsque Sir John Franklin partit pour la Méditerranée, son épouse suivit la même route. Mais comme, d'après les règlements adoptés en Angleterre et qui le sont également en France, une femme ne peut rester à bord du navire commandé par son mari, lady Franklin se rendit avec quelques amis en Syrie, en Palestine et en Egypte, ne rejoignant Sir John que dans les lieux où il restait quelque temps en station. Elle avait déjà l'habitude des voyages ayant visité, avant son mariage, les différentes contrées de l'Europe avec son père, grand amateur des arts, avec lesquels il l'avait familiarisée.

habitants de la Tasmanie, et plus tard la transportation des *convicts* ayant été abolie dans la Nouvelle-Galles méridionale, il fut décidé par le gouvernement britannique qu'ils seraient concentrés dorénavant dans la Tasmanie. Tout en s'occupant de pourvoir aux besoins matériels de ces étranges colons, et de maintenir parmi eux le bon ordre, en ne négligeant aucun moyen pour améliorer leur moral, Franklin, dont la transformation des *convicts* en citoyens honnêtes et utiles à leur patrie n'absorbait pas tous les moments, en trouvait pour veiller aux intérêts des colons nombreux et respectables qui habitaient cette contrée. Pour en augmenter le nombre, il facilitait aux émigrants, appartenant principalement à la classe agricole, sur lesquels il avait obtenu de bons renseignements, l'acquisition de terrains à un prix inférieur à celui qu'ils lui avaient coûté. C'est ainsi que fut fondée sur les bords de la belle rivière *Huon*, qui verse ses eaux dans le canal d'*Entrecasteaux*, une petite colonie, aujourd'hui l'un des districts les plus florissants de la Tasmanie. Ce fut probablement l'augmentation des travaux qu'entraîna cette transportation, et le zèle que déploya dans ces circonstances le gouverneur Franklin, qui déterminèrent la législature coloniale à lui attribuer un traitement plus élevé. Il crut devoir le refuser, tout en représentant au gouvernement britannique, au point de vue de ses successeurs, que le traitement actuel était insuffisant eu égard aux dépenses que le poste exigeait (1).

Les intérêts de la science n'étaient pas plus négligés que ceux des droits politiques et du bien-être des habitants. Parmi les institutions utiles qui lui durent leur création, on doit citer un collége de haute instruction, doté en partie de ses propres fonds, où étaient admis indistinctement, à quelque secte religieuse qu'ils appartinssent, tous les jeunes gens ayant subi préalablement certains examens.

Vers la fin de 1838, une société scientifique, appelée *Société Tasmanienne*, fut fondée à Hobart-Town, sur la proposition et sous le patronage de Franklin, dans le but de traiter tous les sujets relatifs à l'histoire naturelle,

(1) Le traitement accordé aujourd'hui au gouverneur de la Tasmanie et de ses dépendances, dans lesquelles est comprise l'île de Norfolk, choisie pour être le lieu de transportation des *convicts* les plus dangereux, s'élève à environ 100,000 francs, outre la jouissance de plusieurs immeubles tant à la ville qu'à la campagne.

à l'agriculture, à la statistique, etc., de la colonie. Les séances se tinrent dans l'hôtel du gouverneur, et ce fut à ses dépens qu'il fit imprimer à l'imprimerie du gouvernement les mémoires publiés par les membres. Quatre ans plus tard (16 mars 1842), la première pierre d'un édifice spécialement destiné à recevoir des collections d'histoire naturelle, etc., et construit aux frais de Franklin, fut solennellement posée par lui; ce bâtiment reçut le nom de *Muséum tasmanien* (1). Voulant rendre hommage à la mémoire du capitaine Flinders, sous les ordres duquel on sait qu'il avait servi, pour sa découverte d'une partie du continent de la Nouvelle-Hollande, Franklin lui fit élever, à ses frais, en 1839, un bel obélisque de granit dans l'Australie méridionale, avec le concours du gouvernement de cette colonie. Placé au sommet d'une colline de 1000 à 1500 pieds de hauteur, cet obélisque sert de signal (*land-mark*) aux marins. En 1840, un observatoire magnétique fondé à Hobart-Town, en connexion avec l'établissement principal que le lieutenant colonel, aujourd'hui général Sabine dirigeait à Woolwich, devint l'objet de ses soins les plus constants.

L'épouse de Franklin, qu'il avait amenée avec lui dans la Tasmanie, lorsqu'il vint prendre possession de son gouvernement, seconda activement ses projets d'amélioration et contribua à y populariser son nom. Autant par modestie que par suite du tendre attachement et de l'enthousiasme que lui inspirait l'homme distingué auquel le destin l'avait unie, elle reportait tout entier sur lui le mérite de ce qu'elle avait pu imaginer ou faire d'utile. Ils n'avaient au surplus, pour ainsi dire, qu'une pensée commune, celle de concourir tous les deux, d'un mutuel accord et par tous les moyens possibles, au bonheur de leurs compatriotes (2). « Hepburn, me parlant aujourd'hui

(1) Un parchemin portant une inscription commémorative en anglais, en français, en allemand, en italien, en grec et en latin, fut placé sous cette pierre.

(2) Nous ne citerons qu'un seul des faits attribués plus spécialement à lady Franklin par un écrivain français anonyme. Il existe dans la Tasmanie trois espèces, extrêmement multipliées, de serpents dont la morsure est mortelle. Pour en diminuer le nombre, lady Franklin proposa une prime d'un shilling (1 fr. 25 environ) par tête de serpent, payable non sur la caisse coloniale, mais sur sa propre cassette. On lui en apporta bientôt une si grande quantité que, dans l'espace de quelques mois, elle acquit la conviction que la dépense s'élèverait au moins à plusieurs centaines de livres sterling par an ; elle se vit alors forcée de réduire la prime d'abord à 6 pence (62 centimes), et ensuite à 3 pence (31 centimes). Elle se trouva enfin dans la né-

CLERKENWELL LONDON PUBLIC LIBRARY

» (19 décembre 1851) de lady Franklin, » dit Bellot dans le *manuscrit* de la relation de son premier voyage à la recherche de Sir John, « me raconte » qu'à *Van-Diemen's Land*, elle avait acheté d'assez larges concessions de » terres où elle établit des colons, les défrayant de toutes les premières » dépenses, leur fournissant des instruments de travail avec de telles condi- » tions, qu'au bout de trois ans, quelques-unes de ces familles étaient » entièrement libérées de leur dette, et se trouvaient dans une heureuse » position, bénissant le nom de leur bienfaitrice. Plus je vais, plus je suis » rempli d'admiration pour le noble caractère et l'intelligence supérieure de » lady Franklin. Après avoir expédié le *Prince-Albert* en 1850, elle alla » passer la saison dans les Shetland, et là elle s'occupait de recruter des » colons pour la terre de *Van-Diemen*, où la plupart de ces malheureux, » presque mourants de faim *at home*, peuvent devenir en peu de temps, » avec un peu d'industrie et de conduite, de très *respectable farmers*, » respectable pris dans le sens anglais. »

La Tasmanie étant la station de ravitaillement de la plupart des expéditions de découvertes dans les régions antarctiques, Franklin eut l'occasion d'y accueillir des marins distingués de France et d'Angleterre. Parmi les plus célèbres, nous nous bornerons à citer les Français, Dumont d'Urville, qui devait périr plus tard d'une manière si funeste, Jacquinot, son second, Cécile, Bérard, etc.; et les Anglais, Sir James Clark Ross, qui commandait alors l'*Erebus* et la *Terror*, ces mêmes navires dont les noms ont acquis une si triste célébrité, les capitaines Wickham, Harding, etc., etc.; tous furent reçus avec la plus grande cordialité, et devinrent ses amis et ses admirateurs. Lorsque son temps de service fut expiré, ou plutôt dépassé et qu'on apprit à Hobart-Town que Franklin était sur le point de quitter la colonie, la *Société Tasmanienne* se réunit le 3 octobre 1843 pour exprimer tous ses regrets et voter une adresse à son fondateur et président; il en reçut de semblables des différents districts de la colonie. Le 3 novembre suivant, tous les officiers du gouvernement, ainsi que

cessité de renoncer, non sans regret, à son projet, les magistrats de la colonie ayant représenté que ses gratifications apportaient une sorte de perturbation parmi les domestiques, dont la plupart, pour gagner les primes, abandonnaient leurs travaux et passaient presque tout leur temps à la chasse des serpents.

l'immense majorité de la population de la ville et des parties les plus éloignées de la Tasmanie, l'accompagnèrent jusqu'à l'embarcadère, en faisant retentir l'air de leurs acclamations et de leurs vœux pour son bonheur. Franklin s'y rendit à pied, en grand uniforme de capitaine de vaisseau, précédé par le major Ainsworth, son ami, et ayant à ses côtés l'évêque de la Tasmanie et le secrétaire colonial (1). Il aborda en Angleterre au commencement de 1844, après avoir visité quelques-unes des autres colonies avant de quitter définitivement les rivages de l'Australie.

Quelques mois à peine s'étaient écoulés depuis que Franklin était rentré dans sa patrie, lorsque Sir John Barrow, désirant clore sa longue et honorable carrière officielle par la solution du problème qui, depuis tant d'années, occupait les esprits, soumit en décembre 1844, à l'Amirauté et au conseil de la Société royale, un projet par lequel il proposait d'équiper une nouvelle expédition, à l'effet de compléter la découverte d'un passage Nord-Ouest, ainsi que l'exploration magnétique du globe, et, par suite, d'accroître en même temps nos connaissances sur la géographie et l'hydrographie de la mer Polaire. Cette proposition ayant été adoptée, Franklin fut désigné, d'après ses désirs et à sa grande satisfaction, pour commander l'expédition projetée qui allait le ramener dans des régions où il avait naguère acquis tant de gloire. Lord Haddington, alors premier lord de l'Amirauté, causant quelques jours auparavant avec Sir Edward Parry, qui occupait un rang si distingué parmi les explorateurs des régions arctiques et qu'il avait fait appeler pour le consulter, lui dit, en jetant un coup d'œil sur la liste de la marine : « Je vois que Franklin est âgé de soixante ans; devons-nous le laisser partir? — Mylord, répondit Parry, c'est sous tous les rapports l'homme le plus capable que je connaisse, et si vous ne le laissez pas partir, il en mourra certainement de désespoir. » Parry, qui a raconté ce fait dans son dernier discours public sur l'expédition de l'*Erebus* et de la *Terror*, nous fait aussi connaître que dans une entrevue de Franklin avec le même lord, celui-ci lui ayant également rappelé son âge de soixante ans, en ajoutant : « Vous pourriez, sir John, vous reposer sur vos lauriers après avoir tant fait pour votre patrie; » le brave marin avait répondu avec une véhémence

(1) *Hobart-Town Advertiser*, 7 novembre 1843.

toute juvénile : « Mylord, j'en ai seulement cinquante-neuf. » Il paraît que Franklin était aussi jaloux de ses quelques mois de jeunesse, lorsqu'il s'agissait d'affronter de grands dangers, ou d'exécuter de difficiles et pénibles travaux, que le serait une femme qu'on voudrait faire plus vieille que ne le constate le registre de sa paroisse.

Dans les instructions qui furent données à Franklin, le 5 mai 1845, l'Amirauté lui annonce que, quoique la découverte d'un passage de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique soit l'objet spécial de l'expédition, il lui est recommandé particulièrement de ne négliger aucune occasion de faire des observations relatives aux sciences en général, à l'histoire naturelle, à la géographie, et en particulier au magnétisme terrestre. Deux vaisseaux de l'État, *Erebus* et *Terror*, sont placés sous ses ordres ainsi que le transport *Barreto Junior*, destiné à porter jusqu'à la baie de Baffin seulement les provisions, les vêtements et tout ce qui pouvait être nécessaire pendant un long voyage dans des climats rigoureux, et de plus une grande variété d'excellents instruments pour faire la série d'observations recommandées par le président et le conseil de la Société royale. Franklin avait ordre de se diriger d'abord sur le détroit de Davis, d'entrer ensuite dans la baie de Baffin, puis dans les détroits de Lancaster et de Barrow, en poursuivant toujours sa route à l'ouest, à la latitude de 74° 1/4 jusqu'à cette portion de terre sur laquelle est situé le cap Walker, ou vers le 98e degré environ de longit. O. de *Greenwich* (100° 20′ de Paris). L'Amirauté désirait qu'à partir de ce point il fît tous ses efforts pour pénétrer par le sud et par l'ouest jusqu'au détroit de Beering, et, en cas d'obstacles invincibles, de chercher à passer entre les îles Devon et Cornwallis. On lui faisait aussi observer que ce serait perdre son temps que de se diriger par l'extrémité sud-ouest de l'île Melville, à cause des barrières insurmontables de glace fixe que Parry y avait trouvées en 1820 (1). Telles étaient ses instructions générales; quant aux détails et aux modifications qu'il jugerait nécessaires, l'Amirauté s'en rapportait à son habileté pratique et à sa prudence consommée. Le

(1) « *In consequence* (portent textuellement les instructions de l'Amirauté) *of the unusual magnitude and apparently fixed state of the barrier of ice observed by the* Hecla *and* Griper, *in the year* 1820, *off cape Dundas, the south-western extremity of Melville Island, we therefore consider that loss of time would be incurred in renewing the attempt in that direction.* »

capitaine Crozier, qui s'était fait connaître avantageusement par ses navigations dans les mers arctiques sous Parry et James Ross, commandait sous ses ordres la *Terror*, et le *commander* Fitzjames, son second sur l'*Erebus*, était spécialement chargé, à la demande du lieutenant-colonel Sabine, de tous les travaux relatifs à l'exploration magnétique du globe; les deux navires devaient être montés par un corps choisi d'officiers et un excellent équipage (1). L'expédition mit à la voile de Greenhithe dans la Tamise, le 19 mai 1845, et quitta les îles Orcades le 4 juin suivant. Le 4 juillet, on jeta l'ancre entre les îles de la Baleine (*Whale fish Islands*) et l'île Disco, établissement danois sur la côte sud-ouest du Groënland, d'où Franklin écrivait officiellement à l'Amirauté une lettre, dernier signe de vie qu'il ait donné personnellement, dans laquelle il manifeste un vif enthousiasme et les plus grandes espérances sur le succès de son expédition.

Tout devait faire croire en effet qu'elle réussirait, dirigée par un homme aussi expérimenté, ayant sous lui des officiers et des équipages d'élite dont il avait su gagner dès le début la confiance et l'attachement, et de bons navires parfaitement approvisionnés. Aussi le *commander* Fitzjames écrivait-il le 1er juillet à M. Barrow, son ami, fils du savant secrétaire de l'Amirauté : « Sir John Franklin est vraiment charmant, actif, énergique, » doué d'un excellent jugement et d'une mémoire étonnante. Ce qu'il a été, » nous le savons tous, et je pense qu'il n'a rien perdu de ses qualités. Sa » conversation, à la fois attrayante et instructive, est parsemée d'anecdotes » pleines d'intérêt sur ses précédents voyages. Il a gagné l'affection de nous » tous par son extrême bienveillance et son aménité; et je suis convaincu » qu'il est de tous les hommes le plus capable de commander une entre- » prise qui exige surtout un sens profond et une grande persévérance. J'ai » beaucoup acquis depuis que je me trouve avec lui, et je m'estime on ne » peut plus heureux de servir sous un tel homme... »

De son côté, le lieutenant Fairholme, qui montait également le vaisseau de Franklin, montre à peu près le même enthousiasme. « Je ne saurais vous » dire, écrit-il le 10 juillet à un ami, combien nous avons tous à nous louer » de notre capitaine; il a gagné non-seulement le respect, mais l'attache-

(1) Voyez aux documents, page 48, les noms des officiers, la composition des équipages des deux navires, etc.

» ment de toutes les personnes du bord, et son influence sur les officiers et » sur l'équipage est constamment employée à des choses utiles. Sir John » semble être rajeuni de dix ans depuis que nous avons quitté l'Angleterre ; » il prend personnellement une part active à tout ce qui se fait, et sa longue » expérience le rend un conseiller on ne peut plus précieux. »

Les seuls renseignements directs qu'on ait reçus postérieurement ont été fournis par le capitaine Dannet, du baleinier le *Prince de Galles*, annonçant que le 26 juillet il avait vu dans la baie Melville (77° 48′ latit. N., 66° 13′ longit. O. de Greenwich) les navires de l'expédition, qui ne laissaient rien à désirer sous aucun rapport; et par le capitaine Martin du baleinier *Enterprise*, qui les rencontra le même jour et leur parla : il a déclaré que les officiers et les équipages étaient occupés activement à tirer de nombreux oiseaux qui les entouraient et à les saler.

Quoique depuis le départ de Franklin près de deux années se fussent écoulées sans qu'il eût donné ou qu'on eût reçu de ses nouvelles, à l'exception de celles que nous venons de mentionner, et que d'assez vives inquiétudes commençassent à se répandre sur son sort, le docteur John Richardson, qui l'avait accompagné dans ses précédentes excursions arctiques, et qui avait pour lui le plus tendre attachement, le capitaine Sir James Ross, ainsi que d'autres personnes parfaitement compétentes, ne croyaient pas encore ces inquiétudes fondées. Il n'en fut point de même lorsque les derniers mois de 1847 s'écoulèrent sans que le moindre renseignement fût parvenu en Angleterre. L'anxiété devint alors générale ; aussi à partir de 1848 jusqu'en 1854, il ne s'écoula pas d'année que le gouvernement anglais n'envoyât expédition sur expédition, à la recherche de Franklin. Les trois premières furent dirigées simultanément, en 1848, par trois points différents. L'une, composée du *Plover*, sous le commandement du lieutenant Moore, quitta l'Angleterre au commencement de janvier. Pénétrant dans le détroit de Beering, elle envoya des bateaux qui explorèrent les côtes septentrionales de l'Amérique, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mackenzie, où l'on fut arrêté par les glaces. Ce fut en venant de l'est que les navires *Enterprise* et *Investigator*, partis d'Angleterre au mois de juin, sous la conduite de James Ross, entrèrent dans la baie de Baffin, puis dans le détroit de Lancaster, sans pouvoir s'avancer au delà de l'*inlet* du

Prince Régent où ils passèrent l'hiver de 1848-49. Le savant et intrépide Sir John Richardson, quoique récemment marié, et occupant un emploi lucratif du gouvernement, n'hésita pas à s'offrir pour la troisième expédition; il avait avec lui le docteur Rae, et partit le 24 mars de Liverpool. Après avoir traversé par terre l'Amérique, ils devaient visiter une partie des côtes septentrionales en bateau, lorsqu'ils auraient atteint les rivages de la mer Arctique; Richardson et Rae avaient à relier autant que possible les deux autres expéditions. Pendant une saison entière, ils explorèrent avec l'attention la plus minutieuse, en bateau et sur la glace, les côtes comprises entre les embouchures de la Mackenzie et de la rivière de la Mine de cuivre. Au moyen des interprètes qu'ils avaient amenés avec eux, ils interrogeaient tous les Esquimaux qui s'offraient à leurs yeux, recommandaient à leur bienveillance les hommes blancs qu'ils apercevraient, et déposaient enfin des provisions qui devaient être si utiles à leurs compatriotes en détresse dans des *caches* que ceux-ci pouvaient seuls reconnaître. Malgré le zèle et l'habileté des commandants de ces trois expéditions, aucune ne parvint néanmoins à découvrir le moindre vestige de Franklin.

Nous donnerons à la fin de cette notice les noms de tous les navigateurs qui, pendant six années consécutives, et pour atteindre un but aussi honorable, ont parcouru dans différentes directions les régions arctiques par les ordres du gouvernement anglais, etc., dès les premiers mois de 1848, c'est-à-dire lorsque les amis de Franklin eurent jugé que le moment était enfin venu de concevoir de véritables craintes et de prendre de sérieuses informations sur son sort. C'est donc sans fondement que le rédacteur du *New-York Herald*, du 29 décembre 1855, en rendant compte d'un discours prononcé par le docteur Kane devant la Société américaine de géographie et de statistique, accuse ce gouvernement d'avoir mis peu d'empressement à envoyer *en temps opportun* à la recherche de l'illustre navigateur. « *Franklin aurait pu être sauvé*, dit enfin ce rédacteur, *si le gouvernement anglais avait envoyé plus tôt* (*EARLIER*) *à son secours*... » Ce n'est point parce que les expéditions sont parties troptard qu'on n'a point trouvé l'*Erebus* et la *Terror*, mais plutôt parce qu'on a cherché ces bâtiments où l'on aurait peut-être dû présumer qu'ils ne pouvaient se trouver. La seconde observation du journaliste américain semble avoir plus de fondement : « ... *ou si*

Kennedy avait poussé plus au sud lorsqu'il alla explorer le New-Somerset et Boothia... » Un autre fait qui prouve encore le vif intérêt qu'inspirait à l'Amirauté anglaise la destinée de Franklin et de ses compagnons, c'est la déclaration officielle rendue publique le 7 mars 1850, pour annoncer qu'une somme de 20,000 livres sterl. (plus de 500,000 francs) serait accordée aux personnes, à quelque nation qu'elles appartinssent, qui découvriraient et secourraient d'une manière efficace, au jugement de l'Amirauté, les équipages de l'*Erebus* et de la *Terror;* et que deux autres sommes chacune de 10,000 livres sterl. (250,000 francs) seraient remises, également au jugement de l'Amirauté, 1° aux personnes qui en découvriraient ou secourraient une partie, ou fourniraient des renseignements suffisants pour venir à leur aide; 2° à celles qui par leurs efforts réussiraient les premières à obtenir des renseignements certains sur leur sort (*first succeed in* ASCERTAINING THEIR FATE). Nous ajouterons enfin qu'il résulte d'un relevé inséré dans un cahier du *Chamber's Repository of instructive and amusing Tracts*, intitulé : *The search of Sir John Franklin*, que les dépenses des différentes expéditions envoyées tant par le gouvernement anglais que par lady Franklin, et par MM. Grinnell et Peabody, peuvent être évaluées à 802,466 livres sterling, ou plus de 20 millions de francs, somme que de bonnes autorités considèrent comme exagérée.

Le gouvernement anglais ne fut pas, comme on vient de le voir, le seul à montrer de l'intérêt et à agir pour cette cause sacrée. L'épouse dévouée de Franklin prit une large part à ces pieuses entreprises, en consacrant tout ce qu'elle pouvait toucher de sa fortune pour équiper et envoyer à ses frais, et au moyen de quelques souscriptions publiques, plusieurs navires à la recherche de son mari, en stimulant en outre le zèle des particuliers par des présents considérables qu'elle offrait aux baleiniers qui chercheraient à obtenir et fourniraient des renseignements sur le sort des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror*, et enfin en adressant de pathétiques appels à la sympathie du monde civilisé. Ces appels furent entendus dans le nouveau continent, où un simple citoyen des États-Unis, M. Henry Grinnell, riche négociant de New-York, mû par un noble sentiment d'humanité, envoya, dès les premiers mois de 1850, dans les mers arctiques, deux navires à la recherche de Sir John Franklin, et renouvela depuis, avec l'aide de M. Pea-

body, de Londres, négociant et Américain comme lui, une semblable expédition, dont le commandement fut donné au docteur Kane. La France aussi, si elle n'envoya pas d'expédition officielle, eut du moins des représentants dans quelques-uns de ses officiers de marine, parmi lesquels nous citerons avec un certain orgueil le jeune lieutenant de vaisseau Bellot, qui, après avoir pris une part active à une première expédition de lady Franklin qu'il commandait en second, périt si malheureusement deux ans plus tard en accompagnant le capitaine Inglefield, envoyé dans le même but par l'Amirauté (1). Un autre jeune officier de la marine française, M. Émile de Bray, a également servi avec honneur pendant plusieurs années pour la même cause dans les mers arctiques sur le navire anglais *the Resolute* que commandait le capitaine Kellet. Les habitants de la Tasmanie aussi, pour témoigner l'intérêt qu'ils prenaient au sort de leur ancien gouverneur, dont la mémoire avait laissé parmi eux de si profonds souvenirs, envoyèrent en 1852 à lady Franklin une somme de 1,700 livres sterl. (42,500 francs) comme leur part contributive en quelque sorte, aux dépenses qu'elle avait faites dans les précédentes expéditions. Les généreux Tasmaniens accompagnèrent d'une touchante adresse ce don que lady Franklin employa à l'expédition qu'elle se préparait à faire, et dont ils n'avaient point encore connaissance.

On n'avait plus entendu parler de Franklin et de son expédition depuis les informations données le 26 juillet 1845 par les baleiniers le *Prince of Wales* et l'*Enterprise*, lorsque, au mois d'août 1850, le capitaine Ommanney, et le même jour, quelques heures après, le capitaine Penny, envoyés à sa recherche, en trouvèrent des traces dans l'île Beechey, située à l'entrée du canal Wellington. Ils y virent, reposant sur le sol, un de ces poteaux dont on se sert ordinairement dans les expéditions arctiques pour diriger ceux qui veulent se rendre soit d'un navire à l'autre, soit au rivage ; une feuille de papier sur laquelle un des officiers de quart avait tracé quelques notes (2); des débris de cordes et d'habits, des centaines de caisses de provisions vides en fer-blanc, et les tombes de trois hommes de l'équipage de

(1) Voyez aux documents, page 52, ce que nous écrit à ce sujet le docteur Kane.

(2) Ceci est important, parce qu'il montre combien de temps le papier se conserve en plein air dans ce climat, l'écriture même n'ayant été aucunement altérée après un intervalle de plusieurs années. Nous ajouterons, à l'appui de ce fait, que le capitaine Collinson a rappelé à la

l'*Erebus* et de la *Terror* chargées d'inscriptions apprenant par leurs dates que Franklin avait hiverné dans cette île tout au moins jusqu'au mois d'avril 1846. Malgré le grand nombre de navires qui avaient exploré avec soin les mers arctiques dans le but spécial d'obtenir des nouvelles de l'expédition de Franklin (1), quatre années s'écoulèrent sans qu'on eût pu recueillir la moindre indication à cet égard. Enfin, le 19 janvier 1854, l'Amirauté crut devoir décider que si avant le 31 mars suivant on n'avait pas reçu des renseignements sur l'existence des officiers et des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror*, leurs noms seraient rayés des listes de la marine et qu'on les considérerait *comme morts au service de Sa Majesté*. Cette décision, prise avant le retour en Angleterre de toutes les expéditions envoyées *officiellement* à la recherche de l'*Erebus* et de la *Terror*, et même antérieurement à l'expédition du docteur Rae, dont nous allons parler, donna lieu à une chaleureuse et éloquente protestation adressée le 24 février suivant aux lords commissaires de l'Amirauté par lady Franklin, qui, dans ces circonstances, refusa avec un noble désintéressement la pension de veuve que le gouvernement lui offrait (2). Au printemps de 1854 cependant, le docteur Rae, chargé par la Compagnie de la baie d'Hudson d'une mission purement géographique, obtint des informations tristes, mais pleines d'intérêt, d'une tribu d'Esquimaux qu'il rencontra dans le cours de son voyage. Ils lui apprirent que quatre hivers auparavant, c'est-à-dire vers le printemps de l'année 1850, une quarantaine d'hommes blancs avaient été vus, par une autre tribu, traînant un bateau sur la glace près du rivage septentrional de l'île du roi Guillaume (*King William Island*), et qu'à une époque plus avancée de la même saison, mais avant la rupture de la glace,

Société géographique de Londres, dans sa séance du 28 janvier 1856, pour confirmer l'espérance qu'on peut encore obtenir des documents non altérés provenant de l'expédition de Sir John Franklin, qu'à l'époque où Sir James Ross retourna avec son oncle à *Fury-Beach*, il y retrouva, dans un parfait état de conservation, après une absence de huit ans, un livre de notes écrites de sa main qu'il avait laissé dans la poche (*pocket*) de sa tente.

(1) Voir aux documents, p. 67, le tableau des expéditions envoyées à la recherche de Sir John Franklin.

(2) Arctic Expeditions. *Copy of a letter addressed by lady* Franklin *to the* Lords Commissioners *of the* Admiralty, *dated the 24 th day of February* 1854, etc., *ordered, by* The House of Commons, *to be Printed*, 24 *March* 1854.

les corps de tous ces hommes avaient été retrouvés à une petite distance au nord-ouest de l'embouchure de la grande rivière des Poissons ou de Back, où, suivant les indigènes, ils avaient péri sans doute de froid et de faim. L'identité de ces malheureux avec les équipages de l'*Erebus* et de la *Terror* fut démontrée par différents objets, recueillis sur les lieux par les Esquimaux, objets dont le docteur Rae fit l'acquisition et qu'il a apportés en Angleterre. On remarque parmi ces débris une petite pièce d'argenterie sur laquelle est gravé le nom de Franklin, sa décoration de l'ordre des Guelfes portant ces mots, qui pourraient si bien lui être appliqués : *Nec aspera terrent ;* des fourchettes d'argent avec les initiales et les armoiries du capitaine Crozier, commandant en second de l'expédition, et celles d'autres officiers, plusieurs chronomètres, des portions de cordages et autres apparaux portant la marque de la marine anglaise, etc.

Cette découverte semblait détruire tout espoir de revoir jamais l'infortuné Franklin; mais le sort des autres membres de l'expédition restait couvert des voiles du mystère. Aussi l'Amirauté anglaise crut devoir inviter la Compagnie de la baie d'Hudson à envoyer de nouveau dans les parages déjà visités des hommes intrépides et intelligents, pour vérifier l'exactitude des faits exposés par le docteur Rae, rendre les derniers devoirs aux marins qui avaient sacrifié leur vie au service de leur patrie, et retirer des mains des Esquimaux les journaux, papiers de bord et tous les autres manuscrits qui, d'après le récit du docteur Rae, devaient être au pouvoir des naturels. La Compagnie de la baie d'Hudson s'empressa de se conformer à l'invitation du gouvernement, et des rapports authentiques de la fin de 1855 (1) nous apprennent que MM. James Anderson, chef de l'expédition, et Green Stewart, son adjoint, tous deux employés de la Compagnie, ont accompli, mais seulement en partie, la mission délicate et difficile qui leur avait été confiée. Ils ont descendu la rivière de Back jusqu'à son embouchure, et visité les îles de Montréal, Maconochie, la pointe Ogle, etc. Les Esquimaux rencontrés par eux ont confirmé

(1) Lettre écrite du fort *Resolution* le 17 septembre 1855 à Sir George Simpson, gouverneur de la terre Rupert, par M. James Anderson, *chief factor* de la Compagnie de la baie d'Hudson ; et renseignements communiqués aux journaux américains par M. Green Stewart, commandant en second de l'expédition (voy. p. 53. la protestation de lady Franklin, etc).

les récits du docteur Rae, et les nouveaux explorateurs ont également recueilli et rapporté plusieurs objets ayant appartenu, soit aux navires, soit à Franklin ou à ses compagnons, mais ils n'ont trouvé ni vêtements, ni canons. C'est vainement aussi qu'ils ont cherché les corps des marins anglais, dont les Esquimaux avaient annoncé la mort ; ils n'ont pas été plus heureux dans leur recherche des papiers de bord et des manuscrits. Ces derniers documents auraient levé les doutes qui peuvent exister encore, en fournissant de précieuses indications sur le sort des malheureux naufragés et sur la route suivie par les deux bâtiments de l'expédition depuis que Franklin a quitté le détroit de Barrow, pour s'engager très probablement dans les détroits de Peel et de Victoria, ainsi que sur les événements survenus jusqu'à la dernière catastrophe à l'embouchure de la rivière de Back. Quant au corps des deux navires qui auraient été, selon toute apparence, pillés par les Esquimaux, ces indigènes ont persisté à soutenir qu'ils avaient été écrasés entre des montagnes de glace. Il est fâcheux que le docteur Rae, se trouvant, au mois d'avril 1854, à deux ou trois journées seulement de l'endroit où les Esquimaux lui avaient annoncé que les quarante marins anglais étaient morts de faim, ne se soit pas rendu sur les lieux pour s'assurer de l'exactitude d'un fait aussi important; on a vu plus haut que M. Anderson a exploré l'embouchure de la rivière de Back sans obtenir de résultats satisfaisants. D'après les divers renseignements parvenus en Angleterre, plusieurs officiers employés dans les récentes expéditions arctiques pensent que le bateau qui portait les quarante marins, et dont les débris ont été signalés par Anderson, a dû être soigneusement équipé avec les ressources qu'offraient l'*Erebus* et la *Terror*, et détaché sans doute par le commandant de l'expédition pour aller à la découverte et chercher des secours, ainsi que l'a fait, dans un cas semblable, le capitaine Mac Clure, pendant son séjour forcé à la baie *Mercy*. Ils pensent que ces deux navires pourraient bien exister à une certaine distance au nord du cap Felix, point extrême de la terre du roi Guillaume (*King William land*), où il ne serait pas difficile de se rendre en descendant le *Peel sound*, etc., c'est-à-dire en prenant la même route que Franklin paraît avoir suivie. Antérieurement, on avait appris, de plus, que le capitaine Collinson avait trouvé aux îles Finlayson, dans la baie de Cambridge, peu éloignée au sud-ouest du détroit de

Victoria, une pièce de bois et d'autres objets que sans hésitation il a déclarés provenir de l'*Erebus* ou de la *Terror*.

Maintenant qu'il est difficile de conserver quelque espérance sur la destinée de Franklin et de ses braves et malheureux compagnons, quoiqu'il ne soit cependant pas complétement impossible que quelques-uns d'entre eux aient survécu, on ne peut plus retarder, ce nous semble, l'examen d'une importante question, celle de savoir quelle part de gloire leur appartient dans la découverte d'un passage entre les deux Océans (1).

En attendant qu'un comité spécial composé d'hommes compétents soit nommé par l'Angleterre, et nous espérons qu'il ne tardera pas à l'être, pour résoudre cette question en payant un juste hommage à la mémoire d'un de ses plus grands navigateurs et des braves qui ont partagé son sort, qu'il nous soit permis d'en présenter ici les éléments, et d'exprimer ce que nous pensons sur la solution du problème qui occupe tous les esprits

Nous avons déjà fait connaître les résultats des deux premières expéditions sur les côtes de la mer Arctique commandées par Franklin, de 1819 à 1822 et de 1825 à 1827. Nous avons vu que dans la direction de l'ouest il n'avait laissé qu'une faible lacune inexplorée, d'environ 160 milles (50 et quelques lieues), lacune plus que remplie en 1837 par MM. Dease et Simpson, qui s'étaient avancés à l'ouest jusqu'à la pointe Barrow, et à l'est au delà de l'embouchure de la rivière de Back. Il était donc démontré en 1837, c'est-à-dire huit ans avant le départ, en 1845, de l'*Erebus* et de la *Terror*, que la mer Arctique était libre et navigable, de l'embouchure de la rivière de Back à la pointe Barrow, ou plutôt jusqu'au détroit de Beering, puisque la distance entre la pointe Barrow et ce détroit avait déjà été explorée. Or, comme des débris des navires l'*Erebus* et la *Terror* et des objets ayant appartenu à leur commandant et à des membres de son expé-

(1) Après le retour du docteur Rae, en 1854, une pierre tumulaire portant une touchante épitaphe, consacrée par lady Franklin à la mémoire de l'amiral et de ses infortunés compagnons, fut confiée par elle au lieutenant Harstein, de la marine des États-Unis, au moment où il partait, au mois de juin 1855, pour aller à la recherche du docteur Kane, parce qu'il n'y avait pas à cette époque dans les ports d'Angleterre de navires en partance pour l'île Beechey, où cette pierre devait être placée. Le lieutenant Harstein n'ayant pas, comme on sait, continué son voyage, la pierre tumulaire a été déposée provisoirement par lui à l'île Disco, jusqu'à la première occasion favorable qui s'offrira pour l'île Beechey. Voir aux documents, p. 50.

dition ont été trouvés près de l'embouchure de la rivière de Back, où ses marins, après avoir descendu les détroits de Lancaster et de Barrow, avaient été portés au printemps de 1850, en suivant probablement (1) les détroits de Peel et de Victoria, on peut en conclure nécessairement que c'est à Franklin et à ses compagnons qu'appartient la gloire d'avoir résolu avant tous autres, en venant de l'est, le fameux problème d'un passage entre les deux Océans, que plus tard le capitaine Mac Clure devait accomplir en venant de l'ouest, en s'élevant à une plus haute latitude. Vivants, il est difficile de croire qu'on eût pu leur refuser le bénéfice des actes du parlement; maintenant qu'ils ne sont plus, quelle sorte d'hommage ou de justice l'Angleterre rendra-t-elle à leur mémoire? C'est ce qu'il ne nous appartient pas de décider.

Cette question a été au surplus longuement, savamment discutée, et résolue affirmativement, au mois de juillet 1855, devant le comité choisi par la Chambre des communes (2), par Sir Roderick Impey Murchison, ancien président de la Société géographique de Londres, aujourd'hui directeur général de l'exploration ou levé géologique (*Geological Survey*) du Royaume-Uni, qui est entré à ce sujet dans de lumineux développements, par le capitaine de vaisseau Washington, hydrographe de l'Amirauté; par le capitaine Collinson, etc.; mais le Comité ne s'est pas cru suffisamment autorisé à se prononcer en ce qui concerne les droits de Franklin ou de ses compagnons. En dehors du comité, l'amiral Sir Francis

(1) Nous pourrions dire *certainement*, car Franklin, en quittant en 1846 ses premiers quartiers d'hiver de l'île Beechey, située à l'entrée du canal Wellington et presque dans le détroit de Barrow, se dirigeant sur le cap Walker et descendant à l'ouest de la côte de *North Somerset* et de *Boothia Felix*, les détroits de Peel et de Victoria qui l'ont conduit aux environs de l'embouchure de la rivière de Back, où tant de débris retrouvés confirment cette supposition, aurait suivi presque à la lettre les instructions de l'Amirauté qui lui prescrivaient, après être arrivé à ce cap, de naviguer au sud, puis à l'ouest en se dirigeant vers le détroit de Beering. " *When (in the latitude of about 74° 1/4), portent ces instructions, you have reached the longitude of that portion of land on which Cape Walker is situated, or about 98° west, we desire that every effort be used to endeavour to penetrate to the southward and westward in a course as direct towards Behring's Strait as the position and extent of the ice, or the existence of land, at present unknown, may admit.* "

(2) *Report from the Select Committee on Arctic Expedition; together with the proceedings of the Committee, etc., etc. Ordered, by the House of Commons, to be printed, 20 July 1855.*

Beaufort, ancien hydrographe de l'Amirauté; Sir John Richardson, un des explorateurs les plus renommés des mers arctiques auquel, suivant M. A. K. Isbister, la science doit presque tout ce qui est connu de l'histoire naturelle de la vaste région qui entoure la baie d'Hudson et auquel nous avons fait plus d'un emprunt (1); le docteur Hawks, président de la Société géographique de New-York; M. Henri Grinnell, et beaucoup d'autres personnages distingués, dont la compétence ne saurait être contestée, ont écrit dans le même sens (2). Si nous nous sommes hasardé à traiter un sujet aussi délicat et à émettre une opinion, c'est que nous nous sommes appuyé sur les imposantes autorités qui viennent d'être citées en étudiant avec soin les cartes de l'Amirauté, et les principales publications officielles ou privées que nous avons pu nous procurer sur les actes et les travaux de Franklin.

Il est bien à regretter que des circonstances particulières aient empêché le commandant du *Prince-Albert*, envoyé, en 1851, aux frais de lady Franklin, à la recherche de son mari, de suivre à la lettre les instructions de

(1) *On the* GEOLOGY *of the* HUDSON'S BAY TERRITORIES *and of portions of the* ARCTIC *and* NORTH-WESTERN REGIONS *of* AMERICA, by A. K. ISBISTER M. A. M. R. C. P., etc. *With a Coloured Geological Map.*

(2) Dans une lettre que M. Henri Grinnell nous a adressée de New-York, le 6 mars 1856, se trouve le paragraphe suivant qu'il nous paraît utile de citer : « *In relation to the first discovery of the North-West Passage, I entirely agree with you in the Conclusion you come to.* » — *Some day or other I trust we shall have* POSITIVE *evidence that to Sir John Franklin's* » *party belongs the honour of a Communication by water between the Atlantic and Pacific,* » *north of the Continent of America.* — *The* CIRCUMSTANTIAL *evidence is sufficient for me.* »

A un mois de distance (avril), M. le docteur E.-K. Kane, navigateur intrépide, auquel on doit de récentes et importantes découvertes, cet ami si intime de notre Bellot et qui a fait comme lui plusieurs voyages à la recherche de Franklin, nous écrit de Philadelphie : « *I have* » *read with great interest your analysis of the recent Arctic Explorations in connection* » *with the N.-W. passage, and fully accord with the wiew which you have taken as to the* » *position and labours of Sir John Franklin. It gives me pleasure to acknowledge the* » *harmony between your opinions and my own.* »

Ces deux hommes remarquables font allusion à une note que nous avons publiée sous ce titre : *Des dernières expéditions faites à la recherche de Sir John Franklin, et de la découverte d'un Passage par mer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique*, lue à la Société de géographie le 18 janvier 1856, et reproduite en partie dans la présente notice que nous devions, mais n'avons pu communiquer à l'assemblée générale de cette Société du 21 décembre 1855.

cette femme si intelligente et si dévouée : guidée, pour ainsi dire, par une sorte d'inspiration, lady Franklin conseillait en effet de prendre précisément la route qui eût fait rencontrer l'*Erebus* et la *Terror*. On ne doit pas éprouver moins de regrets en voyant que, par une singulière fatalité, la plupart des explorateurs chargés de retrouver les traces de ces deux bâtiments ont navigué vers l'île Melville, contrairement aux instructions données en 1845 par l'Amirauté et que nous avons rappelées plus haut, lorsque Franklin avait toujours dit, avant de partir pour sa dernière expédition, que c'était le long des côtes septentrionales de l'Amérique qu'on avait le plus de chances pour trouver le passage entre les deux océans; il ajoutait, il est vrai, que, dans le cas où il rencontrerait des obstacles insurmontables pour se diriger au sud-ouest, il chercherait un passage au nord en remontant le canal Wellington.

Une multitude d'îles, de caps, de baies, de ports, de rivières, etc., ont reçu le nom de Franklin, dans l'Australie, dans la Tasmanie et sur divers autres points du globe. Nous n'en citerons qu'un petit nombre. Dans la Tasmanie, par exemple, une grande rivière s'appelle Franklin. Deux îles Franklin doivent ce nom, l'une à Sir James Ross qui la découvrit en 1841, par le 76° 12′ de latitude australe et 168° 20′ de longitude ouest de Greenwich; c'est l'île la plus méridionale de la région antarctique. L'autre, découverte et nommée par le docteur Kane, au printemps de 1854, par 81° 31′ de latitude nord et 65° 30′ de longitude ouest, est la plus septentrionale de la région arctique. On trouve sur la côte septentrionale de l'Amérique, au sud-est du cap Bathurst, à la longitude de 125 degrés ouest, une baie que le docteur Richardson a appelée baie Franklin; un cap sur la côte nord-ouest de l'île du roi Guillaume, longitude 98 degrés ouest, a reçu le nom de cap Franklin de MM. Dease et Simpson; et un autre cap, situé en face du cap lady Franklin, dans le détroit de Wellington, par 77 degrés de latitude nord et 97 degrés de longitude ouest, a été nommé en 1851, par le capitaine Penny cap Sir John Franklin, etc.

L'esquisse que nous venons de tracer de la vie et des travaux de Sir John Franklin prouve qu'il réunissait les qualités les plus diverses et les plus rares. Né, pour ainsi dire, marin, et entré, dès sa plus tendre enfance, à bord des vaisseaux de l'État, il eut la constance de refaire, sans hésiter,

son éducation littéraire; il parvint, par sa persévérance, à acquérir des connaissances très étendues grâce à ses heureuses dispositions, et aussi grâce aux conseils du capitaine Flinders, son parent et son ami, et à ses relations avec les savants de l'Angleterre. Après avoir parcouru presque toutes les mers et s'être fait distinguer par son courage à Copenhague, dans le détroit de Malacca, à Trafalgar et à la Nouvelle-Orléans, il commence sa véritable carrière, l'exploration des mers arctiques, à laquelle sa vie fut dès lors consacrée, à l'exception de quelques années près, où il commande le *Rainbow* dans la Méditerranée, et où, chargé ensuite du gouvernement d'une importante colonie, il s'y montre administrateur habile et intelligent, et sait y faire vénérer sa mémoire. Dans toutes les missions qui lui furent confiées, Franklin justifia l'opinion que Sir Joseph Banks, les navigateurs les plus célèbres, et les savants les plus distingués de la Grande-Bretagne avaient conçue de ses talents, de son caractère, de son intrépidité, des ressources de son esprit dans les circonstances les plus épineuses, et de son habileté comme marin. Tous ceux qui ont servi sous ses ordres lui sont restés toujours tendrement attachés; tous ils rendent hommage à la solidité de son jugement, à la simplicité de ses manières, à sa droiture, à son discernement, à son admirable franchise, à sa piété éclairée, comme à sa bienveillance et à sa modestie, et reconnaissent qu'il n'a jamais laissé échapper une occasion de faire valoir leur mérite, en parlant peu de ses propres services.

On a vu que Sir John Franklin avait été marié deux fois, et qu'il eut le bonheur de trouver dans ses deux épouses de nobles caractères dignes de sympathiser avec le sien. Il a laissé, de son premier mariage, qui ne dura qu'un an et demi, une seule fille, qui a épousé en 1849 le révérend J. P. Gell.

Nous ne croyons pouvoir mieux terminer cette notice qu'en rapportant une circonstance bien propre à faire ressortir l'estime que Sir John et lady Franklin, dont les noms sous plus d'un aspect sont inséparables, avaient su inspirer aux plus éminents personnages. Au mois de mars 1853, un an environ avant qu'on eût acquis la triste certitude de la mort du vaillant amiral, une jeune et gracieuse souveraine à laquelle lady Franklin avait cru devoir faire hommage, par l'intermédiaire du capitaine Inglefield, de la relation du dernier voyage fait, à ses frais, à la recherche de Sir John, sous

le commandement du capitaine Kennedy et du lieutenant français Bellot, lui adressa une lettre où se trouvent ces lignes dictées par le cœur le plus tendre et le plus élevé, que nous sommes heureux, et ne nous croyons pas indiscret, de reproduire :

« C'est surtout comme femme et comme épouse que je verrais avec plaisir » la France associée à l'Angleterre dans ces expéditions généreuses qui ont » pour premier but de retrouver un homme dont les vertus privées sont sûre- » ment au niveau de ses talents et de son courage, puisqu'il vous a inspiré » un si admirable dévouement.

» A la fin, je l'espère, le ciel vous accordera le succès que mérite votre » tendresse conjugale ; et ce jour-là, Madame, il y aura une personne qui » partagera bien vivement la joie de l'épouse du commandant Franklin, ce » sera l'épouse de l'empereur Napoléon. »

Hélas ! les vœux et les espérances de notre auguste Impératrice ne se sont malheureusement pas réalisés.

DOCUMENTS.

Nous avons cru devoir joindre à cette notice :

1° Un portrait de Sir John Franklin réduit et lithographié d'après celui d'un peintre français, dont lady Franklin a eu la bonté de nous envoyer un exemplaire fait en Angleterre;

2° Deux cartes des régions arctiques, l'une dressée par M. John Arrowsmith, géographe de l'Amirauté, et que nous devons à son extrême obligeance; et la seconde, comprenant les mêmes régions, du détroit de Beering au Spitzberg, construite sous notre direction, d'après celles de Franklin, Beechey, J. Arrowsmith, le Dr Kane, etc.;

3° Les *fac-simile* et la traduction de trois lettres dont nos lecteurs apprécieront l'importance et l'intérêt; la première, écrite d'*Hobart-Town* par Sir John Franklin à M. John Barrow, nous a été communiqué par ce fonctionnaire supérieur de l'Amirauté, fils du grand promoteur des recherches arctiques; — Sir Roderick Murchison, ancien président de la Société géographique de Londres, aujourd'hui directeur général du levé géologique du Royaume-Uni, a bien voulu nous confier la seconde que son ami Franklin lui adressait en 1825; — et la troisième enfin, écrite à Franklin, peu après le retour de son premier voyage aux régions boréales, par W. Parry, si célèbre dans les annales de la navigation polaire, témoigne de l'amitié qui unissait et n'a cessé d'unir ces deux illustres navigateurs, ainsi que de leur estime réciproque. Cette dernière lettre nous a été communiquée, sur nos vives instances, par lady Franklin;

4° Un tableau contenant les noms des officiers, l'indication des équipages, etc., des navires *Erebus* et *Terror*, commandés par Sir John Franklin, lors de sa dernière expédition pour la découverte d'un passage Nord-Ouest;

5° Des copies de l'épitaphe composée par lady Franklin en l'honneur de son illustre époux et de ses compagnons, qui devait être placée à l'île Beechey, par l'expédition américaine commandée par le lieutenant Harstein, ainsi que de trois autres épitaphes consacrées par des Anglais, à l'île Beechey, à Paris et à Greenwich, à la mémoire du jeune Bellot, lieutenant de vaisseau de la marine impériale de France, dont on connaît l'intrépide conduite et la triste fin;

6° Des traductions : *a*, d'une protestation de lady Franklin, adressée le 12 avril 1856 aux lords commissaires de l'Amirauté; *b*, de l'extrait d'une lettre du Dr Kane à M. H. Grinnell; *c*, d'un extrait du procès-verbal de la dernière séance de la Société géographique de Londres, du 23 juin 1856, dans lequel se trouve un mémoire adressé à lord Palmerston par Sir F. Beaufort, Sir Rod. Murchison, etc.;

7° Un relevé des expéditions envoyées à la recherche de Sir John Franklin depuis l'année 1848 inclusivement.

TRADUCTION *de trois lettres autographes dont les* FAC-SIMILE *sont joints à la Notice.*

LETTRE DE SIR JOHN FRANKLIN

ADRESSÉE A M. JOHN BARROW.

Maison du gouvernement à Hobart-Town, 22 juin 1837.

MON CHER MONSIEUR,

Si je n'avais pas été accablé d'affaires, votre aimable lettre ne serait pas restée si longtemps sans réponse, et maintenant l'occasion d'écrire m'est arrivée si inopinément que je n'ai pas le temps d'arranger suffisamment mes idées pour vous les exposer avec quelque suite. Il ne s'offre néanmoins journellement ici que peu d'événements intéressants pour une personne éloignée, quoiqu'ils aient une grande importance pour tous ceux qui sont sur les lieux. Les questions des titres de propriétés bons ou mauvais, — la fixation des limites disputées des terres, — les routes et les ponts à construire dans les districts éloignés, et les efforts pour régler les discussions et les luttes des parties relativement à la direction de ces routes, sont des matières qui se présentent chaque jour; — et quand on y ajoute l'inspection des *convicts* et de la discipline des prisons, et que chaque procès soit à la cour supérieure, soit aux sessions trimestrielles ou devant les magistrats de police, doivent m'être soumis avant que la sentence soit mise à exécution, vous concevrez que j'aie assez à faire. Ces devoirs ne sont tous qu'un supplément aux affaires administratives ordinaires. — Une suite d'idées est si rapidement déplacée par une autre, que je m'étonne souvent qu'il n'en résulte pas de confusion. — Cependant jusqu'ici tout marche assez bien. Le système établi par mon prédécesseur, quoiqu'il ne soit pas entièrement irréprochable, est cependant si bon, qu'il existe ici une sécurité infiniment plus grande pour la vie et la propriété et plus de décorum extérieur dans les rues, que dans quelque grande ville d'Angleterre que ce soit. — Chacun, à son premier débarquement, ressent une espèce de tressaillement involontaire à l'idée qu'il est entouré de tant d'individus auxquels leurs crimes ont fait perdre la liberté. — Mais cette répulsion s'évanouit graduellement, et vous apprenez à les regarder comme des travailleurs ordinaires (dont ils ne diffèrent que parce qu'ils sont sous le poids d'une condamnation et qu'ils sont vêtus de jaune ou d'un costume particulier). Après un certain temps, si leur conduite a été bonne, ils reçoivent des billets de congé (*tickets of leave*) qui les rendent capables de travailler pour leur compte et d'acquérir une propriété. — Mais ils doivent résider dans un district déterminé, et se conformer à certains règlements, tels que d'être rentrés dans leur domicile à heure fixe, de

passer une revue chaque semaine, et de se rendre tous les dimanches à l'église, s'il y en a dans le voisinage.

Je m'étais imaginé que votre frère serait envoyé ici sur la *Rose*. — Nous serions très satisfaits de le voir et de lui offrir un lit, s'il préfère descendre à terre pendant son séjour. Les navires néanmoins se tiennent tout près du quai.

J'espère que vous aurez l'obligeance de m'écrire, et que vous me ferez connaître les nouvelles que vous pourrez recueillir. — Lady Franklin me prie de la rappeler à vos bons souvenirs et à ceux de votre père.

Croyez, mon cher Monsieur, à tout mon dévouement.

Signé : John Franklin.

LETTRE DE SIR JOHN FRANKLIN

A M. MURCHISON.

Fort Franklin Great Bear-Lake, 6 novembre 1825
(lat. 65° 12' N., long. 123° 5' O.).

Mon cher Monsieur,

Si je ne vous ai pas écrit plus tôt, ce n'est pas faute de bon vouloir, mais à cause des travaux dont j'ai été accablé au commencement de mon voyage, et en outre parce que mon esprit n'était pas disposé à suivre une correspondance après avoir reçu la nouvelle de la grave affliction domestique que j'ai eue à supporter. Je ne doute pas que vous n'ayez entendu parler de nos progrès par le docteur Fitton et par d'autres personnes, antérieurement à la date de mes dernières lettres. Je vous entretiendrai donc aujourd'hui de ce qui nous est arrivé à partir du fort Chipewyan. A cet endroit, il me fut possible de compléter, à l'aide des magasins de la Compagnie de la baie d'Hudson, nos provisions de tous les articles essentiels pour une consommation de deux ans, et, après les avoir embarquées dans les bateaux (lesquels, vous vous le rappelez, avaient précédé mon départ d'Angleterre), je descendis la rivière Mackenzie. La saison nous ayant permis de l'atteindre de très bonne heure, je me décidai à partager tous ceux qui m'accompagnaient en trois bandes, afin de poursuivre l'examen sur quelques points que nous voulions déterminer pendant cette saison, ce que nous aurions pu à peine espérer d'accomplir lorsque nous quittâmes l'Angleterre.

Accompagné par un des officiers, M. Kendall, je continuai de descendre la rivière jusqu'à la mer, et nous fûmes assez heureux pour goûter l'eau salée justement six

mois après notre départ de Liverpool. Cette visite nous fit découvrir la direction de la côte est et ouest, depuis l'embouchure de la rivière, et nous mit à même de nous procurer une entrevue avec les Esquimaux au printemps prochain; et ainsi nous avons facilité le commencement de nos opérations le long des rivages de la mer. En même temps, le docteur Richardson explorait les limites septentrionales de ce lac et s'approchait le plus près possible de la rivière de la Mine-de-Cuivre. C'est ainsi qu'il a déterminé le point vers lequel il devait diriger sa course à son retour, à partir de l'embouchure de cette rivière, s'il était assez heureux pour l'atteindre. Pendant que nous étions ainsi occupés, le lieutenant Back dirigeait la construction de cet établissement, que mes amis ont eu l'obligeance d'appeler Franklin. Ceci fut terminé le dernier mois (septembre), et nous sommes maintenant très confortablement établis pour l'hiver. Nos principales ressources consistent dans le poisson que le lac nous fournit en abondance; nous nous sommes procuré quelques rennes, quoique ce secours doive diminuer graduellement à mesure que la saison avancera, car ces animaux se retirent, lorsque le temps devient plus froid, dans les parties du pays plus boisées et mieux abritées : non pas que nous manquions ici de bois de chauffage et qu'il soit rare sur les rives de la Mackenzie, qui sont bien boisées jusqu'à environ 50 milles de la mer.

Avancé, comme je présume que vous l'êtes maintenant, dans les connaissances géologiques, une excursion en descendant la Mackenzie serait très intéressante pour vous, car ses rives offrent de très beaux spécimens de la formation carbonifère avec le sable et la pierre à chaux qui l'avoisinent. La dernière abonde en bons spécimens de coquilles et en débris organiques spéciaux à cette série. Nous en avons réuni une collection, et je me réjouis d'avance à l'idée de les voir expliquer par votre très obligeant ami le docteur Fitton. Nous avons apporté ici la collection qu'il avait eu la bonté de nous donner comme point de comparaison, et notre excellent ami le docteur Richardson donne toutes les informations qu'il a ou qu'il peut recueillir dans les livres que nous avons apportés à leur sujet : ainsi, avec son assistance, nous essayons de mettre à profit les renseignements que le docteur Fitton nous a d'abord fournis. Nous avons apporté Conybeare et Phillips; Phillips et Jameson sur la minéralogie, et Humboldt sur la superposition des roches; mais, pour une personne inexpérimentée, une seule explication d'un homme versé dans la connaissance d'une science est plus profitable que plusieurs heures employées à la lecture d'ouvrages sur des sujets naturellement difficiles à comprendre. Il est évident aussi que, pour la plus légère recherche en géologie, une connaissance comparative d'autres sciences est indispensable : la minéralogie et la chimie, par exemple, auxquelles je devrais m'appliquer plus sérieusement si j'en trouvais l'occasion, et que le temps ne me manquât pas, ainsi que cela est arrivé jusqu'à présent. Vous en avez commencé sagement l'étude, en suivant avec attention les cours de M. Brandes.

J'ai été charmé du Dante (1), et mes compagnons n'en ont pas été moins satisfaits; mais je dois vous avouer qu'il s'y rencontre fréquemment une profondeur de pensées et de raisonnements auxquels mon esprit peut rarement atteindre; ces parties deviendront peut-être plus compréhensibles à une seconde lecture. Il paraît clair que Milton, aussi bien que d'autres poëtes, ont emprunté des idées à son esprit si vaste.

Je suis fâché que nous ne soyons pas en état de faire quelque expérience satisfaisante avec les balles de la carabine du colonel Miller (2), les bords des rainures de celles que nous avons apportées s'étant malheureusement aplatis en se frottant l'une contre l'autre, malgré tout notre soin. Elle porte bien avec la balle ordinaire; l'expulsion de celle-ci sans l'aide de la pierre et de l'acier, ne manque jamais d'exciter la surprise des Indiens et même des trafiquants dans ces contrées éloignées, car la poudre fulminante et les fusils à piston ne sont pas arrivés si loin.

Nous n'avons pas eu jusqu'ici de mauvais temps, et je ne pense pas que nous ayons également une température aussi basse qu'au fort *Enterprise*. Nous sommes en fait beaucoup moins élevés dans cette formation secondaire que dans le voisinage du fort, où les roches sont entièrement granitiques.

Jusqu'à la veille d'avant-hier, 20 octobre, nous avions comparativement peu de neige, et c'est le premier jour que nous nous sommes servis de nos chiens pour tirer les traîneaux. Quatre attelages, de deux chiens chacun, ont été envoyés ce matin pour chercher de la viande. Nous tâchons de nous entretenir nous-mêmes en bonne humeur, en bonne santé et en gaieté par une agréable variété d'occupations utiles et d'amusements. Jusqu'à ce que la neige tombe, le jeu de *Hockey*, joué sur la glace, était le divertissement du matin. Dans d'autres moments, on a recours aux cornemuses (*Wilsons Pipes*) et, de temps à autre, au colin-maillard (*a game of Blind man's Buff*). En fait, toute récréation est encouragée pour exciter à l'exercice et à la bonne humeur. Je voudrais que vous pussiez arriver à l'improviste et prendre part à nos banquets; vous seriez sûr d'une cordiale réception, et vous auriez à choisir entre la chair du daim, ou du renne, ou de la truite, pesant de 40 à 50 livres; mais vous devriez apporter du vin et du pain, si vous vouliez de l'un ou de l'autre pour plus d'un jour.

J'enverrai cette lettre au docteur Fitton, car je me rappelle que vous étiez au moment de changer de résidence. Je vous prie d'offrir mes meilleurs souvenirs à madame Murchison; mes amis, le docteur Richardson et le lieutenant Back, désirent vous offrir les leurs; le dernier, aussi bien que M. Kendall, ont fait plusieurs esquisses

(1) M. Murchison avait envoyé à son ami le capitaine Franklin une édition de poche du *Dante* de Carey.

(2) Le colonel Miller, de la brigade de carabiniers, qui s'est fait distinguer dans les campagnes de Wellington.

très intéressantes, qu'à notre retour ils auront un grand plaisir à vous montrer, ainsi qu'à madame Murchison. Je dois vous faire savoir que mon ami, M. Carry, esq., sous-gouverneur de la Compagnie de la baie d'Hudson, a promis de faire parvenir toutes les lettres destinées à l'expédition, si elles lui étaient envoyées à la maison de la baie d'Hudson, Fenchurch-street, à Londres. Et maintenant je n'ai pas besoin de vous dire combien je serai heureux d'avoir de vos nouvelles. Voudrez-vous dire à M. Gladstone (1), en lui offrant mes meilleurs compliments, que nous avons été enchantés de l'aimable réception qui nous a été faite à Liverpool.

Adieu, mon cher Monsieur, très sincèrement.

Signé : John Franklin.

LETTRE DE SIR EDWARD PARRY

ÉCRITE A FRANKLIN.

Stamford Hill, 25 octobre 1823.

Mon cher Franklin,

Je puis vous assurer sincèrement que c'est avec un sentiment peu ordinaire de satisfaction que j'ai lu votre aimable lettre de félicitation sur mon retour (2).....

. . . . . .

Je puis à peine me croire en état de parler de vos magnifiques exploits et de ceux de vos braves compagnons de travaux, car je crains de ne pas exprimer ce qui ne *peut* l'être complétement par des mots, mon admiration sans bornes pour ce que vous avez été capable, par la bénédiction de Dieu, d'exécuter, et pour *la manière* avec laquelle vous l'avez exécuté. Vous placer dans le rang des voyageurs, au-dessus de Park et de Hearne, et des autres, à mon avis, serait peu de chose en comparaison de vos mérites. Mais en vous et en vos compagnons, mon cher ami, nous voyons un exemple si sublime de confiance chrétienne dans le Tout-Puissant, de la supériorité de l'énergie morale et religieuse sur la force purement brutale du corps, qu'il est impossible de contempler vos souffrances et votre conservation sans une sensation de profond respect. Je n'ai pas encore vu votre livre, et j'ai seulement lu la *Quarterly Review*. Cette dernière fut mise dans mes mains à Shetland, et je ne suis pas

(1) Il s'agit ici de Sir John Gladstone, baronnet, père du ministre le très honorable W. Gladstone M. B.

(2) Parry était arrivé le 10 octobre 1823 aux îles Shetland, après avoir terminé son second voyage entrepris, avec les bombardes *Fury* et *Hecla*, à la découverte d'un passage Nord-Ouest entre les océans Atlantique et Pacifique.

honteux de dire qu'en la *parcourant* je pleurais comme un enfant. Les larmes que je versais néanmoins, étaient des larmes d'orgueil et de plaisir, — d'orgueil, comme étant votre compatriote, votre frère d'armes et votre ami, — de plaisir, en voyant les vertus du chrétien ajoutant leur premier et leur plus grand charme à la persévérance invincible et aux splendides talents de l'officier et de l'homme.

Mon beau-frère, M. Martineau, avec lequel je dois rester une semaine à Stamford-Hill, entouré de toute ma famille, m'a promis de me donner aujourd'hui votre livre. Je ne puis en ce moment entrer dans aucune affaire de boutique (*shop-business*) — j'entends, de détails géographiques ; mais il me tarde infiniment de voir la liaison (*connection*) entre nos découvertes. Les nôtres ont été petites, car notre succès a été petit, dans cette occasion. En un mot (car les docteurs insistent à ce sujet), la portion nord-est de l'Amérique consiste en une seule péninsule s'étendant de la baie Repulse au 66°1/2 de latitude jusqu'au 69° 3/4, et ressemblant à un *bastion* au coin d'un fort. — La *gorge* du bastion étant à trois jours de voyage d'Esquimaux à travers de la baie Repulse à *Akkoolee*, l'un de leurs établissements ou stations à l'opposé, ou du côté de la mer Polaire. Cette grande dentelure (*indentation*) méridionale correspond, je l'imagine, avec votre route, qui vous a conduit au 69° 1/2, à ce que je pense, en vous dirigeant à l'est. Mais j'ai réellement une idée si vague de ce que vous avez fait *au point de vue géographique*, que je puis en ce moment dire peu de chose pour satisfaire la curiosité en ce qui concerne la connexion de nos découvertes. J'aurai, plus tard, des volumes à vous dire ou à vous écrire, mais ne soyez pas alarmé de la supposition que j'attends des volumes de vous en retour.

J'ajouterai seulement que je suis, mon cher Franklin, à jamais et avec la plus sincère admiration, votre fidèle ami.

Signé : W. E. Parry.

COMPOSITION DES ÉQUIPAGES, ETC., DE L'EREBUS ET DE LA TERROR.

L'*Erebus* et la *Terror*, confiés à Sir John Franklin pour son dernier voyage aux mers arctiques, étaient tous deux des navires à hélice, chacun de la force de trente chevaux. Ils avaient déjà passé sept hivers dans les régions boréales, et on les considérait généralement comme très propres au service auquel on les destinait. Ils revenaient de l'expédition antarctique dans les mers polaires méridionales, commandée par Sir James Ross.

Erebus.

Ce navire avait à son bord 70 hommes, en y comprenant le capitaine, les officiers et 58 sous-officiers (*petty officers*), matelots et soldats de marine.

SAVOIR :

Capitaine	Sir John Franklin K. C. H. (*contre-amiral*).
Commander	James Fitzjames (*capitaine*).
Lieutenants	Graham Gore (*commander*).
	Henry T. D. le Vesconte.
	James William Fairholme.
Maîtres d'équipage (*mates*)	Charles F. des Vœux (*lieutenant*).
	R. O. Sargent (*lieutenant*).
	Edward Couch (*lieutenant*).
Pilote pour les glaces (*ice-master*) (1)	James Reid (*acting*).
Chirurgien	S. S. Stanley.
Aide-chirurgien	H. D. S. Goodsir.
Payeur (*paymaster and purser*)	C. H. Osmer.
Second pilote (*second master*)	H. F. Collins.

Terror.

Ce navire était monté par 68 hommes, en y comprenant le capitaine, les officiers et 57 sous-officiers, matelots et soldats de marine.

SAVOIR :

Capitaine	F. R. M. Crozier.
Lieutenants	Edward Little (*commander*).
	G. H. Hodgson.
	John Irving.
Pilote pour les glaces	Thomas Blenky (*acting*).
Chirurgien	John S. Peddie.
Maîtres d'équipage	E. J. Hornby (*lieutenant*).
	Robert Thomas (*lieutenant*).
Aide-chirurgien	Alex. Mc Donald.
Second pilote	C. A. Maclean.
Clerk en charge	E. J. H. Helpman (2).

(1) « Les *ice-masters*, nous écrivait Bellot le 13 février 1853, sont des *pilotes pour les glaces*, d'anciens baleiniers qui sont appelés à donner leur avis sur la nature, l'état, etc., des glaces avec autant d'autorité que nos pilotes sur les courants, etc. » Nous avons cru devoir nous en rapporter à l'opinion d'un homme aussi compétent.

(2) Les promotions qui ont eu lieu depuis le départ de l'expédition sont indiquées à la suite des noms en italique, entre des parenthèses.

Épitaphe composée par lady Franklin en l'honneur de Sir John (1).

TO THE MEMORY OF
FRANKLIN
CROZIER, FITZJAMES

and all their
Gallant Brother officers and faithful
companions who have suffered and perished
In the cause of science and
The service of their country.
This Tablet
is erected near the spot where
They passed their first arctic
Winter and whence they issued
Forth to conquer difficulties or
To DIE.
It commemorates the grief of their
Admiring countrymen and friends,
And the anguish, suddued by faith,
Of her who has lost in the heroic
Leader of the Expedition the most
Devoted and affectionate of
Husbands.

« And so HE bringeth them unto the
Haven where they would be. »
1855.

Le nom de Bellot est tellement lié à celui de Franklin, qu'il nous a paru convenable de citer ici trois épitaphes consacrées par des Anglais à Paris, à l'île Beechey et à Greenwich, à la mémoire de ce jeune et brave lieutenant de vaisseau de la marine impériale de France, qui a péri si malheureusement en prenant part pour la seconde fois à des expéditions envoyées à la recherche de l'amiral commandant l'*Erebus* et la *Terror*.

(1) « A la mémoire de Franklin, Crozier, Fitzjames, et de tous les braves officiers leurs frères, et de leurs fidèles compagnons qui ont souffert et péri pour la cause de la science et pour le service de leur pays. Cette pierre est érigée près du lieu où ils ont passé leur premier hiver arctique, et d'où ils sont partis pour vaincre des difficultés ou POUR MOURIR. Elle consacre le souvenir de la douleur de leurs concitoyens et de leurs amis admirateurs, et de l'angoisse maîtrisée par la foi de celle qui a perdu dans le chef héroïque de l'expédition le plus dévoué et le plus affectionné des époux.

» Et ainsi IL les conduisit au port où ils doivent être. 1855. »

A Paris (1).

A

BELLOT

JOSEPH-RENÉ

lieutenant de vaisseau de la marine impériale,
chevalier de la Légion d'honneur,
né à Paris, le 18 mars 1826,

who twice served as a volunteer
in the expeditions sent from England
to the Artic Regions
in search of
Sir John Franklin
and who when under the command
of capt. E. A. Inglefield
of H. M. S. *Phenix*
unhappily perished amongst the ice
on the 18 August 1853.

qui prit part comme volontaire
à deux expéditions anglaises
dans les Régions Arctiques
à la recherche de
Sir John Franklin,
et qui, placé sous les ordres du
cap. E. A. Inglefield, commandant
le navire de S. M. B. *Phenix*,
périt malheureusement dans les glaces,
le 18 août 1853.

(Ce monument a été élevé à sa mémoire, par les Anglais résidant en France.)

A l'île Beechey (2).

In memory of
LIEUT. BELLOT
of the French navy;
whe lost his life whilst nobly
aiding in the search for
Sir John Franklin,
In the Wellington Channel,
where he was drowned
on the 18th August 1853.
This tablet, to record the sad event,
was erected by his friend John Barrow,
A. D. 1854.

(1) Cette inscription en anglais et en français est gravée sur une grande tablette (*tablet*) de bronze, placée au Musée naval de Paris.

(2) M. John Barrow a envoyé le petit monument ou *tablet*, sur lequel est gravée l'inscription par le navire de S. M. B. *Phœnix*, capitaine Inglefield, pour être érigé à l'île Beechey près des trois tombes des marins ayant appartenu à l'expédition de Sir John Franklin. En voici la traduction : « En mémoire du lieutenant Bellot de la marine française, qui perdit la vie, en concourant noblement à la recherche de Sir John Franklin, dans le canal Wellington, où il se noya le 18 août 1853.

» Pour rappeler le triste événement, cette tablette fut érigée par son ami John Barrow, l'année de N. S. 1854. »

A Greenwich, près de Londres (1).

To the intrepid, young
BELLOT
of the French Navy,
who in the endeavour to rescue
Franklin,
shared the fate and
the glory of that
illustrious navigator
(From his British admirers) (2)
1853.

Nous ajouterons ici que, dans une lettre que vient de nous écrire le docteur Kane, ce navigateur annonce qu'il donne sur sa carte, à un cap remarquable, situé au 80e degré de latitude nord, le nom de *Bellot*, en souvenir de ce brave officier, avec lequel il était intimement lié et qui lui avait inspiré une profonde estime. Le docteur Kane se propose de consacrer quelques lignes à sa mémoire dans la relation qu'il termine en ce moment. A son retour dans le monde civilisé, dont il était séparé depuis plusieurs années, il a appris avec un vif sentiment de regret le triste sort de ce cher camarade, qui devait l'accompagner comme volontaire, et auquel il avait même offert le commandement de l'expédition qui a produit tant de beaux résultats. Si Bellot eût accepté, il serait, suivant le docteur Kane, très probablement en vie, pour la gloire de son pays et le bonheur de ses amis.

(1) A l'obélisque de granit, construit en l'honneur de Bellot avec le produit d'une souscription anglaise sur le quai de l'hôtel royal des Invalides de la marine à Greenwich, a été ajoutée une tablette (*tablet*) de bronze portant l'inscription dont nous donnons ici le texte. La souscription s'était élevée à liv. ster. 2,281,17,8 (57,047 fr.), dont le reliquat, tous frais déduits, montant à liv. ster. 1,604 (40,100 fr.), a été distribué aux cinq sœurs du brave et malheureux officier français.

(2) « Au jeune et intrépide Bellot, de la marine française, qui, en s'efforçant de sauver Franklin, a partagé le sort et la gloire de cet illustre navigateur. »

(De la part de ses admirateurs anglais.)

1853.

PROTESTATION ADRESSÉE PAR LADY FRANKLIN

AUX LORDS COMMISSAIRES DE L'AMIRAUTÉ.

MYLORDS, 60. Pall Mall, 12 avril 1856.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux de vos seigneuries une copie de la proclamation publiée par vos ordres dans la *Gazette* du 22 janvier dernier (1), et de solliciter votre attention sur les motifs qui me forcent à vous adresser une protestation respectueuse contre l'allocation prématurée qui s'y trouve proposée. Je n'aurais pas retardé jusqu'à ce moment l'exécution d'un projet conçu peu après la publication de la proclamation, et communiqué il y a quelques semaines au docteur Rae, si une maladie sérieuse, dont je ne suis pas entièrement rétablie, ne m'avait empêché d'écrire.

Voici sur quels motifs je me fonde pour réclamer auprès de vous contre l'allocation de toute récompense dans les circonstances actuelles :

1° On ne peut affirmer avec certitude que le sort des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror* ait été constaté, il semble donc prématuré de prendre une décision sur une simple hypothèse ;

2° Le docteur Rae n'a point, par ses efforts, démontré avec certitude quelle est leur destinée ;

3° Il peut encore arriver qu'un navigateur obtienne des renseignements plus

(1) *Extrait de la Gazette du 22 janvier 1856.*

Les Lords Commissaires de l'Amirauté ayant, par une proclamation du 7 mars 1850, offert :

1° Une récompense de 20,000 liv. sterl. (500,000 fr.) à toute personne ou personnes, lesquelles au jugement de l'Amirauté, découvriraient et secourraient efficacement les équipages des navires de Sa Majesté l'*Erebus* et la *Terror* : et

2° La somme de 10,000 liv. sterl. (250,000 fr.) à toute personne ou personnes, lesquelles au jugement de l'Amirauté, découvriraient et secourraient efficacement une portion des équipages des navires de Sa Majesté l'*Erebus* et la *Terror*, ou fourniraient des renseignements suffisants pour pouvoir porter secours à ces équipages en tout ou en partie ; et

3° La somme de 10,000 liv. sterl. (250,000 fr.) à toute personne ou personnes, lesquelles au jugement de l'Amirauté, réussiraient la première ou les premières, par ses ou leurs efforts à constater avec certitude leur destinée.

On fait ici connaître que le docteur Rae s'étant présenté comme ayant droit à la récompense de 10,000 liv. sterl., aux termes du troisième paragraphe de la présente proclamation, on procédera dans le délai de trois mois de sa date à la prise en considération de cette demande ; et que toutes personnes qui croiraient, en vertu de cette proclamation, avoir, en tout ou en partie, des titres à la récompense en question, doivent présenter leur requête dans le délai ci-dessus, après l'expiration duquel aucune réclamation ne sera reçue.

complets et tout à fait décisifs, et, dans le cas d'une allocation prématurée, il serait privé de la récompense qu'il aurait méritée ;

4° L'allocation faisant supposer qu'il n'existe plus rien à découvrir, met obstacle à toute tentative ultérieure, pour constater avec certitude la destinée de l'expédition, et paraît contre-dire les intentions pleines d'humanité qu'a eues la chambre des Communes en votant à cet effet une aussi grande somme d'argent.

Je pense qu'en faisant quelques observations pour expliquer ces différents points, je ne m'écarterai pas du respect dû à vos seigneuries, et que vous voudrez bien m'accorder cette indulgence que peut sembler réclamer le sujet en lui-même, et mon propre et profond intérêt personnel.

1° Je n'ai point la pensée, en ce qui concerne le premier de ces points, de jeter le moindre doute sur les informations recueillies par le docteur Rae, et qu'il a livrées à la publicité en Angleterre dans un rapport confirmé, en partie, par les restes incontestables obtenus des Esquimaux, mais je veux montrer seulement qu'elles ne peuvent entraîner la conviction que dans certaines limites ; et, que beaucoup de faits considérés jusqu'ici comme établis, sont de simples conjectures de nature à faire suspendre un jugement plutôt qu'à le faire prononcer hâtivement.

Il n'est point prouvé par des faits acquis que les hommes blancs qui arrivèrent avec leur grand bateau (dont les débris ont été trouvés avec beaucoup d'objets matériels), à l'embouchure de la grande rivière des Poissons, et qu'on assure y avoir péri, étaient les seuls survivants des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror*; et, qu'aucune autre portion des équipages de ces navires, s'élevant à environ 135 hommes, n'a pas pris une route différente.

Et même, quant à ce détachement signalé par les Esquimaux, on n'a pu suivre ses arrière-traces jusqu'aux navires ou aux débris avec lesquels son bateau aurait été équipé ; et l'on n'a cherché en aucune manière les bâtiments eux-mêmes, quoiqu'il y ait beaucoup de motifs de conclure, d'après la nature des objets apportés en Angleterre par le docteur Rae, et par d'autres vus par M. Anderson sur l'île Montréal et les rivages voisins, qu'ils ont été pillés par les naturels, et n'étaient pas fort éloignés. Quels secrets peuvent être enfouis dans ces navires naufragés ou échoués ? nous n'en savons rien ! Que peut-il y avoir dans les tombes de nos infortunés compatriotes ou dans les *caches* qui ne sont pas encore découvertes, nous avons encore à l'apprendre ? Les corps et les tombes dont on nous a parlé n'ont point été retrouvés ; les livres (journaux) qu'on nous a dit exister dans les mains des Esquimaux n'ont point été recueillis, et ainsi dans l'état d'ignorance où nous sommes au milieu de l'obscurité qui règne sur le petit nombre de faits obtenus et lorsqu'il reste encore tant à apprendre, peut-on dire que le sort de l'expédition est maintenant connu ?

Que vos seigneuries n'aient pas regardé cette question comme résolue par les rapports du docteur Rae de la fin de 1854, et par les objets matériels qui, jusqu'à un certain point, leur donnaient de l'authenticité, c'est ce que démontrent vos

propres actes au moment où l'on reçut ces cruelles informations, car il fut immédiatement décidé que des démarches seraient faites pour vérifier l'exactitude de ces renseignements, qui ne paraissaient pas assez concluants, et que de nouvelles recherches seraient entreprises. Il n'existait qu'un sentiment dans le pays sur cette triste circonstance ; on n'aurait regretté aucune espèce de dépense pour faire une expédition finale destinée à une information complète ; on sentait qu'après six longues années d'insuccès et de mécomptes, le fil conducteur que nous avions demandé et imploré, était maintenant dans nos mains, et que l'honneur de l'Angleterre et son crédit exigaient qu'ont le tînt fortement et qu'on le suivît jusqu'à la solution de ce terrible mystère.

Mylords, je suis encore toute saisie en me rappelant la peine et le triste désappointement que j'éprouvai, et bien d'autres comme moi, lorsque la réponse à ce généreux élan de l'esprit public, et l'unique résultat de vos délibérations aboutirent à l'expédition de canots d'écorce, chargés de descendre la grande rivière des Poissons, expédition confiée à la compagnie de la baie d'Hudson, sans être appuyée par aucunes ressources navales. En vain prétendit-on qu'un navire devrait être envoyé pour coopérer avec ce détachement parce qu'il ne pourrait, dans le cas où il atteindrait la mer, s'y aventurer dans ces fragiles canots; et que si cette insinuation n'était point adoptée, il fallait, du moins, qu'un officier de marine accompagnât et dirigeât l'expédition, car il était bien connu que les agents de la compagnie de la baie d'Hudson, malgré tout leur zèle et leur mérite réel, ne seraient point capables de remplacer un officier compétent pour faire les observations indispensables de latitude et de longitude. A l'honneur du docteur Rae et des officiers de la compagnie de la baie d'Hudson qui devaient être employés, je remarquerai qu'il fit une recommandation semblable, persuadé que ces serviteurs de la compagnie, aussi braves que bien intentionnés, n'hésiteraient point à se placer eux-mêmes sous la direction d'un officier de la marine royale, pourvu qu'il eût déjà fait ses preuves et se fût distingué dans le service arctique. Pour mieux faire connaître encore ce qui manquait dès le début à cette expédition qui devait s'effectuer par terre ou sur des rivières, j'ajouterai qu'elle ne fut point pourvue d'interprète, en sorte que les informations qu'on avait reçues des Esquimaux, et qui provenaient principalement d'un petit nombre de femmes, ne purent être transmises que par signes.

On doit louer les deux zélés officiers qui, sous l'influence de semblables conditions, ont pu accomplir quelque chose, mais on ne saurait nullement s'étonner si, après une rapide exploration de neuf jours seulement, dans un district très limité, qui ne s'étendait même pas jusqu'à l'île du roi Guillaume, où nos compatriotes fugitifs avaient d'abord été vus, ils furent forcés, par l'état délabré des bateaux, de retourner en toute hâte, et s'ils n'ont jeté aucune nouvelle lumière sur l'histoire de ceux dont ils devaient fixer la destinée. M. Anderson a bien constaté qu'un détachement considérable de l'*Erebus* et de la *Terror*, venant de la mer, était arrivé à

l'embouchure de la grande rivière des Poissons ; mais son témoignage négatif sur d'autres points, par exemple, en ce qui concerne les tombes et les corps qu'on ne parvint pas à trouver, tend plutôt à jeter dans l'esprit de nouveaux doutes sur ce qui avait été appris qu'à le confirmer.

Il me sera peut-être permis d'ajouter ici, sans porter préjudice à cet excellent serviteur de la compagnie de la baie d'Hudson, M. Anderson, que celui-ci est si loin de regarder le sort de l'expédition comme complétement fixé par les résultats de sa dernière exploration, ou d'affirmer qu'il ne reste plus rien à faire, qu'il a considéré comme un devoir de m'exprimer depuis son retour, ainsi qu'il l'avait fait avant de partir, son avis bien arrêté qu'un navire devrait être envoyé dans le voisinage de la terre du roi Guillaume pour continuer les recherches. Il pense qu'avec environ vingt hommes bien armés et deux interprètes, deux détachements pourraient être envoyés de ce point, pour explorer les côtés est et ouest du détroit de Victoria, aussi bien que la partie inférieure de *l'inlet* du Régent; son opinion personnelle étant que les débris des navires doivent être trouvés dans le détroit de Victoria, sur la côte occidentale de Boothia, entre le détroit de Bellot et la terre du roi Guillaume. Le 15 septembre dernier, M. Anderson m'écrivit qu'il avait fait lui-même des préparatifs pour une seconde saison de recherches ; mais je présume que n'ayant point reçu d'instructions à ce sujet, il les aura abandonnés. Il est évident, à ses yeux, que les tribus Esquimaux des bords du détroit, possèdent le secret à la recherche duquel nous travaillons, et qu'une visite fugitive pendant un petit nombre de jours ne suffirait pas ; qu'il faudrait, avant tout, calmer les craintes de ces naturels, coupables peut-être, et gagner leur confiance.

Les vues que je me suis hasardée à vous soumettre sur les nouvelles explorations à faire et sur les moyens qui sont à notre portée, d'obtenir de favorables résultats, ne m'ont pas seule frappée; s'il en eût été ainsi, malgré mes sentiments personnels, j'aurais hésité à les présenter. Je pourrais prouver par les témoignages les plus positifs que plusieurs des autorités les plus élevées, auxquelles vos seigneuries sont accoutumées d'en référer dans les matières arctiques, et quelques officiers braves et expérimentés qui se sont le plus distingués au service arctique, partagent entièrement ma manière de voir ; et je voudrais vous prier, avant que vous étouffiez la lumière qui a apparu dans ce coin du globe, où nous avons été dirigés comme par le doigt de Dieu, que vous vouliez bien, ainsi que vous l'avez fait précédemment, réunir ces officiers arctiques, et provoquer, en ce moment critique, leur jugement individuel et collectif.

2. Il semble presque superflu de faire observer, si le sort des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror* n'a pas été fixé avec certitude, que le docteur Rae n'a pas réussi à le fixer ; ainsi, je n'aurais point à remplir la tâche ingrate d'examiner si il a fait ou non les efforts exigés dans la proclamation de vos seigneuries, comme une condition à la récompense promise, s'il ne résultait pas de l'abandon de

cette clause, que je semble admettre une *assomption* qui compromet la principale vérité que je désire établir. C'est avec une grande répugnance que je me trouve moi-même obligée de contester la prétention du docteur Rae, d'avoir, par suite de ses efforts, constaté avec certitude le sort de mon mari et de ses compagnons, car nous lui devons (cette constatation exceptée), de si précieuses informations appuyées sur des preuves tellement palpables d'un petit nombre de faits, que ces informations auraient pu nous mettre en état, si des moyens plus amples avaient été employés, de résoudre la question, et qu'elles nous rendent capables de la résoudre encore. Si le docteur Rae eût vérifié quelques-unes des informations recueillies par lui de seconde ou de troisième main des Esquimaux, par une investigation personnelle, et s'il avait fait usage des faits ainsi obtenus pour arriver à des constatations ultérieures, ou même s'il s'était hâté de se rendre en Angleterre, uniquement pour provoquer l'organisation d'une recherche plus complète et plus efficace qu'aucune autre qu'il eût pu accomplir lui-même sur les lieux, ses réclamations se présenteraient sous un aspect différent. Mais il ne s'est point détourné de sa route pour vérifier l'exactitude des faits surprenants qui lui avaient été communiqués, et il est retourné en Angleterre, ainsi qu'il le dit expressément à vos seigneuries dans sa lettre officielle, pour suspendre de nouvelles expéditions (sur d'autres points) but digne de louanges peut-être, mais bien différent de celui pour lequel la récompense était offerte. Il faut reconnaître néanmoins que le docteur Rae, lorsque l'expédition vers la rivière des Poissons fut résolue, se prononça immédiatement pour son accomplissement, quoiqu'il en refusât le commandement qui lui fut proposé. Il se déclara lui-même en ce moment, favorable à une recherche ultérieure, ne fût-ce, ainsi qu'il me l'a assuré, que pour donner à ses rapports une confirmation qu'il prévoyait d'avance. Je soutiendrais avec beaucoup de plaisir, si je ne sentais pas que ceci est hors de ma compétence, que le docteur Rae doit recevoir une récompense proportionnée à ses anciens et derniers services, mais je ne puis que contester son droit à celle qui est mentionnée dans la troisième clause de la proclamation de la *Gazette*, droit qui ne me paraît pas justifié.

3. Par considération pour ceux qui pourraient présenter encore des réclamations mieux fondées à cette récompense, je suis forcée de nouveau de protester respectueusement contre l'allocation prématurée dont il est question dans la proclamation de la *Gazette*. Lorsqu'au commencement de la session de 1849, la Chambre des communes vota à l'unanimité 20,000 livres sterling pour encourager toute entreprise privée, et toute entreprise privée seulement, ayant pour but la recherche des bâtiments perdus, objets de la sollicitude nationale, elle ne fixa aucune limite à la période de temps pendant laquelle la récompense devait être obtenue. On n'aurait jamais pu supposer que tandis que la communauté était divisée d'opinions quant à l'évidence des faits, et tandis qu'une grande majorité des personnes les mieux informées sur le sujet, et de celles qui y sont le plus intéressées, n'étaient point satisfaites de

cette évidence et demandaient mieux, une ordonnance arbitraire, telle que celle qui engageait une adjudication prématurée de la récompense, repousserait, en faveur d'un candidat dont les prétentions sont douteuses, tous ceux qui pourraient se présenter encore dans la lice. J'oserai faire remarquer à vos seigneuries qu'aussi longtemps que des fonds privés sont embarqués dans l'intérêt de cette cause, et que des mesures actives sont en progrès ou en contemplation, pour éclaircir le mystère qui enveloppe le sort des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror*, il serait injuste de clore arbitrairement les effets d'un acte spécial émané dans le temps « du gouvernement de Sa Majesté. »

Et ici je me trouve forcée d'exposer que si le principal objet de mon humble espérance et de mes plus ferventes prières est de voir le gouvernement de mon pays compléter lui-même l'œuvre qu'il a commencée et ne pas laisser à une femme faible et privée de tout secours le soin d'accomplir imparfaitement une tâche que vos seigneuries peuvent si aisément et si bien achever elles-mêmes; Dieu aidant, j'exécuterai ma pénible résolution dès que cela sera nécessaire.

En conséquence, au nom des braves gens qui voudront se dévouer à ce travail d'amour et de devoir, je me sens appelée à demander qu'ils ne soient pas, par une allocation prématurée, privés de la récompense à laquelle ils peuvent acquérir des droits s'ils déterminent tout ou partie de ce qui nous reste encore à connaître, et s'ils rapportent quelque journal ou quelque précieux fragment, qui seront autrement perdus pour nous à jamais.

S'il arrivait que ces derniers explorateurs réussissent à nous éclairer sur des points importants, voudriez-vous méconnaître leurs services et leurs réclamations, parce que, au printemps de 1856, dans la pensée que le sort de l'expédition était connu, vous auriez accordé la récompense? J'ai le droit d'employer cet argument, quoiqu'en le suivant dans ses conséquences, je sente que je serais injuste envers vos seigneuries, aussi bien qu'à l'égard des volontaires prêts à braver les plus grands dangers dans un but plus élevé que l'espoir d'une récompense pécuniaire.

Mais je puis rendre l'argument plus évident encore par un exemple immédiat : celui du capitaine Penny, ce marin si plein de zèle et si entreprenant. Vos seigneuries ignorent peut-être que le capitaine Penny, avant son départ d'Angleterre dans le courant de l'année dernière, avec deux navires baleiniers qu'il commandait, m'informa que les renseignements apportés en Angleterre par le docteur Rae lui rappelaient quelques vagues rumeurs d'un combat entre des blancs et des Esquimaux, parvenues à sa connaissance la saison précédente dans le détroit de Northumberland, d'une grande distance, en voyageant parmi diverses tribus du pays. Le capitaine Penny ajoutait que, malgré toutes les difficultés qu'il prévoyait dans l'exécution de son projet, il avait l'intention d'engager quelques-uns des naturels les plus intelligents et les plus dignes de confiance établis à sa station de pêche, à remonter à la source de ces rumeurs, soit que cette source

fût la catastrophe de la Grande Rivière des Poissons, ou toute autre qui pourrait avoir atteint quelque détachement des équipages de l'*Erebus* et de la *Terror*, dans une autre localité. Maintenant, quoique je n'aie pas grand espoir (en considérant tous les obstacles à surmonter) que beaucoup de succès puisse couronner les louables efforts du capitaine Penny, et que je sois sûre qu'aucune pensée d'acquérir auprès du gouvernement des droits à une récompense n'est entrée dans ses combinaisons, néanmoins, serait-il bien d'adjuger en ce moment cette récompense en présence de cette nouvelle éventualité?

J'ai parlé avec répugnance d'une expédition à mes frais, qu'en désespoir de cause je puis être forcée d'entreprendre si vos seigneuries n'accomplissaient point l'œuvre qu'elles ont commencée, et pas avant, et, je dois le dire, je n'ai aucun intérêt personnel à désirer que l'adjudication de la récompense soit retardée jusqu'à ce que le résultat de cette entreprise ou de toute autre soit connu. Même dans le cas où la récompense serait adjugée en tout ou partie aux personnes engagées dans mon expédition privée, ceci ne me dégagerait en aucune manière d'une portion quelconque de mes propres obligations pécuniaires envers elles, ou de quelque dépense que ce soit. Mes fonds, depuis le règlement des affaires de feu mon mari, suffisent amplement à l'équipement du schooner l'*Isabel*, qui est maintenant dans le bassin, attendant, avec des dépenses courantes considérables pour moi, sa destination possible; et à moins que mes fonds disponibles soient épuisés, ce que je ne dois pas prévoir, je ne réclamerai même pas de vos seigneuries ce qui peut me revenir pour la pension ordinaire de veuve d'un contre-amiral, à laquelle je présume que j'ai des droits. Je me bornerai à demander à vos seigneuries une assistance, tout à fait indépendante de secours pécuniaires, et je sais qu'elle ne me sera point refusée, d'après l'assurance qui m'a été donnée par l'autorité la plus élevée.

4. Et ceci me conduit à ajouter, comme le dernier motif sur lequel je me fonde pour protester contre la décision immédiate que les réclamations du docteur Rae vous ont donné occasion d'annoncer, que son plus grand inconvénient, et celui dont j'aurais le plus de raison de me plaindre, consisterait dans le découragement qu'elle causerait à plusieurs nobles esprits qui, en entrant comme volontaires pour ce service, désirent ne le faire qu'avec l'approbation et l'autorisation de vos seigneuries. L'allocation accordée au docteur Rae semblerait annoncer au public, et à la marine en particulier, que dans l'opinion de vos seigneuries on a tout fait de ce qui peut ou doit être fait; qu'il n'y a plus rien à apprendre, ou rien qui mérite d'être connu, ou rien de comparable à la dépense et aux risques à courir (quelque faibles que soient cette dépense et ces risques) pour l'obtenir; et que ceux qui persistent dans une voie différente doivent être taxés d'entêtement et d'obstination. Mais certainement si l'objet de tant d'années de travaux et d'anxiété employées, mais non vainement dissipées dans de fausses directions, doit être abandonné au moment même que nous savons où et comment on peut trouver la solution tant désirée; — si ce

qui a été jusqu'ici une question nationale se réduit aujourd'hui à une affaire privée, — laissez-moi, du moins, vous supplier de ne pas étouffer nos derniers efforts privés par quelqu'un de vos actes.

Permettez-moi d'ajouter une dernière observation concluante :

On peut imaginer que j'ai, en ce moment, un nouveau motif pour des recherches ultérieures, parce que jusqu'ici on n'a pas pleinement accordé à mon mari et à ses compagnons l'honneur d'avoir découvert les premiers un passage nord-ouest, en se fondant sur ce que de futures investigations étaient nécessaires pour déterminer l'étendue de cette découverte pour laquelle ils ont sacrifié leur vie.

Tel fut le résultat stérile, quoique exprimé d'une manière bienveillante, d'un appel, qu'en croyant mes motifs au-dessus de tout soupçon, je me hasardai à présenter à un comité choisi de la chambre des Communes, chargé d'examiner les réclamations de Sir Robert Mac-Clure à une récompense, lorsque je trouvais que le droit de l'expédition de mon mari — non à une *récompense*, mais à la reconnaissance de découverte antérieure était ignoré, ou incompris, ou oublié. Et cependant on aurait supposé que l'examen complet de toutes les réclamations contradictoires devait être la seule et véritable base d'un équitable jugement et que ceux qui ne pouvaient pas plaider leur propre cause parce que leurs voix étaient ensevelies dans la tombe, trouveraient un avocat dans tous les membres de cette assemblée, ainsi qu'ils l'ont trouvé, je le reconnais avec gratitude, dans plusieurs.

Mais ce souvenir pénible n'entre pas ou n'entre que faiblement dans les sentiments qui inspirent mes efforts pour une exploration ultérieure, que je ne désirerais pas moins, quand même je prévoirais que ses conséquences pourraient faire évanouir mes convictions actuelles, au lieu de les confirmer. Peut-être n'aurais-je pas touché du tout à ce sujet, si ce n'avait été pour parvenir avec moins d'apparence de présomption, à exprimer mon opinion, qu'il est dû à des hommes qui ont résolu le problème resté insoluble pendant des siècles, par le sacrifice de leur vie et au moment même de leur mort, que leurs restes soient cherchés dans le lieu où ils ont péri, et comme ils ont assurément imaginé quelque moyen de préserver de la destruction les derniers mots qu'ils ont écrits à ceux qu'ils aimaient, et l'historique de leurs cinq années d'aventures et de souffrances, que le recouvrement de ces précieux documents soit le but de persévérantes investigations, et considéré comme un objet convenable de récompense.

Le meilleur tribut qui puisse être payé aux premiers et seuls martyrs des grandes découvertes arctiques du siècle actuel, serait une expédition nationale et définitive chargée d'accomplir ce pieux dessein. Les objections contre un renouvellement inutile d'une semblable tentative, seront toutes-puissantes si ce dernier effort est infructueux, alors l'Angleterre sera relevée de sa responsabilité, et elle aura complété avec honneur un des plus nobles épisodes de son histoire navale.

J'ai abusé longtemps de la patience de vos seigneuries, je les prie d'agréer à ce

sujet mes excuses, tout en renouvelant ma respectueuse protestation contre l'allocation immédiate de la récompense proposée, et mon instante requête pour qu'elle soit retardée jusqu'à l'époque où le résultat de la dernière expédition sera connu.

J'ai, etc., etc.

Signé : JANE FRANKLIN.

Aux Lords Commissaires de l'Amirauté (1).

EXTRAIT D'UNE LETTRE DU Dr KANE A M. GRINNELL.

MON CHER AMI,

J'écris le cœur plein de mon sujet pour vous dire que j'ai étudié avec le plus grand soin la qnestion des vaisseaux égarés, et plus mon jugement mûrit les faits, plus je penche pour les idées qu'Osborn a émises dans sa remarquable lettre. Je sympathise avec lui; et je suis convaincu qu'il offre une rare union des sentiments du *gentleman* et de l'homme consciencieux.

Dans mon opinion, les navires ne peuvent avoir été soudainement détruits, ou du moins l'avoir été si complétement, que les provisions et les munitions de toutes sortes ne puissent avoir été placées dans un dépôt sûr et commode; avec cette idée que confirme toute mon expérience sur la force de la glace, arrive la question collatérale relative à la conservation des documents de l'expédition. Mais, mon ami, ce n'est pas tout, j'ai réellement des doutes sur la mort de tant d'hommes généreux. Je sais bien que j'aurais été ravi, si mes devoirs envers les autres me l'avaient permis, de chercher un refuge chez les Esquimaux du détroit de Smith et de la baie Etah. Quelque étrange que cela puisse vous paraître, nous considérions la vie grossière de ces peuples avec des yeux d'envie, et nous ne mettions pas en doute la possibilité de vivre confortablement avec leurs ressources. Il a fallu toute ma force morale et physique pour empêcher mes hommes de déserter dans les établissements des Morses

(1) Cette protestation sera publiée avec d'autres documents officiels dans le recueil des documents relatifs aux expéditions arctiques (*Return-Arctic Expedition*) qui est présenté annuellement à la chambre des communes, et dont la production a été retardée. On voit, par une insertion faite le 24 juin dernier dans la *Gazette de Londres*, que le but de la protestation énergique et fortement motivée de lady Franklin n'a pas été atteint, puisque l'Amirauté a accordé au docteur Rae la récompense de 10 000 livres sterling (environ 250 000 francs) qu'il réclamait.

(*Walrus Settlements*), et j'avais en définitive l'intention d'adopter la vie des Esquimaux, si la Providence ne nous avait pas fait échapper aux dangers qui nous menaçaient.

Maintenant, si les naturels ont atteint l'endroit où se trouvaient les navires égarés de Franklin, et qu'ils soient devenus possesseurs soit par vol, soit par échange des objets envoyés en Angleterre par Rae et Anderson, ce fait lui-même peut expliquer la possibilité qu'ont eue quelques-unes des personnes du détachement de soutenir leur existence parmi eux. Si, d'un autre côté, les naturels n'ont jamais atteint les navires, ou le lieu dans lequel se trouvaient leurs provisions ; que les restes qui ont été trouvés provinssent seulement du bateau, alors les munitions générales, ou les navires sont restés intacts, et quelques-uns ont été en état avec ces provisions et avec la chasse de soutenir leur vie même jusqu'à ce moment. Tous mes hommes et officiers sont d'accord avec moi que même dans le désert de la baie Rensalaer nous aurions pu parvenir aux rendez-vous de chasse et soutenir notre vie avec nos armes à feu ou par l'industrie ordinaire des naturels. Quelque triste et peut-être inutile que soit cette réflexion, je vous la donne comme la première expression consciencieuse de mes opinions.

Maintenant, quant à la question sur la position probable des navires égarés ou de leurs débris, c'est une question qui n'a plus rien de vague. Les lignes de refuge en bateau, telles qu'elles sont déterminées par Rae et Anderson,, combinées avec les informations de Collinson à l'île Gateshead en 1852, d'Osborn, Wynniat, et Ommanney en 1851, et de Ross et Kennedy sur les côtes du Nord-Somerset, semblent indiquer un espace étroit et circonscrit, en dedans duquel doivent se trouver les vaisseaux égarés ou leurs débris. Un esprit pratique ne peut pas se tromper à ce sujet. Comment un détachement serait-il arrivé autrement à l'île Montréal en venant du nord ? D'où pourrait-il être sorti autrement ? La localité est absolument entourée d'explorateurs, cependant, par quelque fatalité impénétrable, la scène de la tragédie n'a jamais été atteinte.

Quant à la question directe, comment atteindre et examiner ce centre non exploré, j'ai ici plus de doutes. Le détroit de Peel est inconnu à nos observations actuelles, au sud du détroit de Bellot. Par le voyage incompréhensible de Rae au cap Porter, je ne puis rien apprendre au delà de ce qu'il rapporte, et rien n'est réellement connu relativement à la glace qui entourerait la terre du roi Guillaume. J'ai écrit à Osborn pour connaître son opinion ; mais, je crains bien qu'il ne puisse rien ajouter aux faits que j'ai moi-même recueillis.

Avec des chiens — la providence des voyages arctiques — tout cet espace pourrait être visité ; et nous devons nous rappeler que Rae avait de ces animaux à la baie Repulse, et qu'à son retour il pouvait en un seul mois avoir éclairci le mystère.

Du point probable qui pourrait être atteint avec un vaisseau à vapeur par le

détroit de Peel jusqu'au point extrême du capitaine Collinson au 70e degré de latitude, on n'aurait à faire qu'un voyage de 175 milles !....

Je suis, avec une véritable considération

Votre ami,

E. K. Kane.

Extrait du procès-verbal de la dernière séance de la Société géographique de Londres, du 26 juin 1856.

Le secrétaire lit une lettre écrite par le capitaine de la marine royale Stocke; pour communiquer l'opinion du capitaine Richards sur la convenance d'expédier sans délai un navire à la recherche des débris de l'*Erebus* et de la *Terror*. Le capitaine Richards, dont l'expérience comme voyageur arctique est bien connue, s'exprime ainsi : « Je pense que l'une des trois routes ci-après peut être adoptée, savoir : la première en se rendant à la Terre du Roi Guillaume, par le détroit de Beering, ainsi que cela a déjà été proposé par le capitaine Collinson; la seconde en se rendant à la baie Repulse par le détroit d'Hudson; et la troisième enfin par le détroit de Lancastre, le canal de Peel, ou l'*inlet* du Prince-Régent. Je donne décidément la préférence à cette dernière, par les motifs suivants : aucun navire n'est parvenu aussi loin que le point extrême atteint par le capitaine Collinson en une saison; et vouloir l'atteindre en deux, ce serait épuiser les ressources et rendre les hommes incapables de faire des recherches en traîneau (seul moyen à employer). Le plan consisterait donc à choisir un navire à hélice d'une grandeur convenable, et de le renforcer. Il devrait avoir une équipage de soixante-dix hommes et être approvisionné pour deux ans. Il ne serait pas nécessaire d'y joindre une allége ou second vaisseau. On s'avancerait en descendant le canal de Peel aussi loin que possible, mais si ce canal était impraticable, ce que je ne pense pas, on mettrait alors le navire aux environs de la baie Brentford, dans l'*inlet* du Prince-Régent. Une fois dans un lieu sûr pour l'hiver, on commencerait les opérations du voyage. On peut faire beaucoup dans le même automne, mais les grands voyages doivent être exécutés pendant le printemps suivant. On devra explorer les deux côtés du canal de Peel jusqu'à la Terre du Roi Guillaume et l'île Gateshead. Si on ne trouve là ni les navires, ni leurs débris — et je pense qu'ils y seront, on continuera d'explorer les deux côtés de la Terre du Roi Guillaume jusqu'à l'île Montréal, à l'embouchure de la Grande rivière des Poissons; une autre portion restera encore à examiner. Entre les points extrêmes atteints par Osborn et Wynniatt, il existe un espace de 60 milles. Ce peut être un détroit communiquant avec la tête du canal de Peel et

faisant une île de la terre du Prince de Galles. Il est possible que Franklin ait passé avec ses navires au sud-ouest du cap Walker et y ait été bloqué. L'exploration de ces lignes de côtes avec des traîneaux pourrait, à mon avis, être heureusement faite au moyen de la force que j'aie indiquée; et j'ai la profonde conviction que le sort de Franklin serait déterminé avec certitude, et qu'on retrouverait les débris de ses navires. »

Le *mémoire* suivant, adressé à lord Palmerston, a été lu dans la même séance par Sir Roderick Murchison.

Londres, juin 1856.

Mylord, intimement persuadés que les navires égarés de S. M. l'*Erebus* et la *Terror*, ou leurs débris, sont toujours pris dans les glaces à une distance peu considérable de l'endroit où des objets ayant appartenu à Sir John Franklin et à ses équipages ont été trouvés par le docteur Rae, nous soussignés, hommes de science et autres qui ont pris un vif intérêt aux découvertes arctiques, ou explorateurs qui ont été employés à la recherche de nos compatriotes perdus, nous souhaitons vivement inspirer à votre seigneurie le désir d'envoyer une expédition pour satisfaire l'honneur de notre pays et éclaircir un mystère qui a excité la sympathie du monde civilisé.

Cette requête est appuyée par beaucoup de personnes versées dans les recherches arctiques, lesquelles, voyant que l'expédition proposée doit être dirigée vers un espace limité, pensent qu'il est possible d'atteindre le but avec peu de risque.

Nous pouvons à peine nous persuader que le gouvernement anglais, qui, à son grand honneur, a fait jusqu'ici tant d'efforts dans diverses directions pour découvrir la route suivie par Franklin, discontinuera ses recherches, maintenant que la localité où les navires ou leurs débris doivent exister a été clairement indiquée; en ajoutant qu'on découvrira, ainsi que nous l'espérons, des écrits qui jetteront de nouvelles lumières sur la géographie arctique, et dissiperont l'obscurité dont le voyage et le sort de nos compatriotes sont enveloppés.

Quoique plusieurs personnes soient arrivées à la conclusion qu'il ne doit exister aucun survivant de l'expédition de Franklin, des hommes éminents de notre pays et de l'Amérique soutiennent néanmoins une opinion contraire. Le docteur Kane des États-Unis, par exemple, qui s'est fait distinguer en poussant plus au nord à la recherche de Franklin, qu'aucun autre individu, et auquel la Société royale géographique a accordé récemment sa médaille d'or des fondateurs, s'exprime ainsi :

« J'ai réellement des doutes sur la mort de tant d'hommes généreux. Je sais bien que j'aurais été ravi si mon devoir envers les autres m'avait permis de chercher un refuge parmi les Esquimaux du détroit de Smith et de la baie Etah. Quelque étrange que cela puisse vous paraître, nous considérions avec des yeux d'envie

l'existence grossière de ces peuples et nous ne doutions pas qu'on ne pût vivre confortablement avec leurs ressources. Il fallut toute ma force morale et physique pour empêcher mes hommes de déserter aux établissements des Morses (*to the Walrus Settlements*), et j'avais en définitive l'intention d'adopter la vie des Esquimaux si la Providence ne nous avait fait échapper au danger qui nous menaçait. »

Mais quittant les hypothèses, et nous bornant seulement à la question des vaisseaux égarés ou de ce qu'ils renfermaient, nous ferons observer qu'aucune expédition par terre en descendant la rivière de Back, ou Grande rivière des Poissons, comme celle qui a récemment atteint avec de grandes difficultés l'île Montréal, ne peut remplir d'une manière satisfaisante le but que nous avons en vue. Les fragiles canots d'écorce de bouleau dans lesquels M. Anderson a effectué ses recherches avec tant d'habileté, les dangers de la rivière, la nature stérile du terrain près de son embouchure, et le manque de provisions indispensables, apportèrent des obstacles dès le début d'une semblable tentative, qui ne peut être accomplie d'une manière satisfaisante et complète que par l'équipage d'un vaisseau de guerre, sans parler de l'influence morale d'une troupe forte et armée, restant dans le voisinage du lieu jusqu'à ce qu'on ait obtenu la confiance des naturels.

Plusieurs explorateurs arctiques, indépendamment de ceux dont les noms figurent ici, et qui sont maintenant absents pour cause de service, ont exprimé leur croyance qu'il existe différentes routes par lesquelles un navire à hélice peut approcher la localité en question d'assez près pour pouvoir dissiper tous les doutes.

A l'égard de l'une de ces routes, ou de celle qui serait suivie par le détroit de Beering, le long des côtes de l'Amérique Septentrionale, nous savons qu'un seul navire à voiles a passé la baie de Cambridge, éloignée de 150 milles de l'embouchure de la rivière de Back, et est retourné en Angleterre sans avaries; son commandant ayant exprimé sa conviction que le passage en question est si constamment ouvert que des navires peuvent le traverser dans une saison. D'autres routes, soit par l'*inlet* du Régent, le détroit de Peel ou à travers la baie Repulse, sont préférées par quelques officiers dont l'expérience dans les matières arctiques leur ont acquis la plus grande considération; tandis que eu égard à deux de ces routes, il est juste de rappeler que d'énormes quantités de provisions ont été laissées dans leur voisinage.

Sans nous hasarder à suggérer lequel de ces plans devrait être adopté, nous prions instamment votre seigneurie de sanctionner sans délai une semblable expédition, laquelle, au jugement d'un comité de voyageurs arctiques et de géographes, peut être considérée comme la meilleure garantie de l'objet en vue.

Nous demanderons à votre seigneurie de réfléchir sur la grande différence qui existe entre un voyage clairement déterminé vers une localité de peu d'étendue et circonscrite, en dedans de laquelle les navires égarés ou leurs débris doivent se trouver, et les explorations antérieures, tentées nécessairement dans

des directions diverses; sur les fréquentes allusions à la difficulté desquelles dans des régions infiniment plus au nord que le voyage dont il s'agit en ce moment, ont conduit la majorité des personnes, peu versées dans la géographie, à supposer qu'une telle tentative modifiée et limitée comme celle que nous proposons, offre de nouveaux risques et peut entraîner de nouvelles recherches. La véritable nature des précédentes expéditions les exposait, il est vrai, à des risques, car les régions qu'on avait à traverser étaient totalement inconnues; tandis que la recherche que nous demandons doit être dirigée vers une localité circonscrite, dont les confins ont été déjà atteints sans difficulté par l'un des vaisseaux de Sa Majesté.

Puisque la France, après des efforts vainement répétés pour connaître le sort de La Perouse, n'eut pas plutôt appris que des restes de cet éminent navigateur avaient été découverts, qu'elle envoya une expédition pour recueillir tous les fragments ayant appartenu à ses vaisseaux, nous avons aujourd'hui la confiance que ces recherches arctiques qui ont fait rejaillir tant de gloire sur notre pays ne peuvent être abandonnées lorsque nous touchons peut-être au moment de soulever le voile qui couvre encore la destinée de nos derniers navigateurs.

En terminant, nous prions de nouveau et instamment qu'on ne laisse pas aux efforts de citoyens d'une nation amie qui s'est déjà si distinguée dans cette cause, ou à la noble épouse de notre ami si regretté l'exécution d'une tentative qui peut être effectuée beaucoup plus efficacement par le gouvernement anglais.

Nous avons l'honneur d'être, mylord, de votre seigneurie, les obéissants serviteurs,

Fr. Beaufort, Rod. I. Murchison, Wrottesley, Egerton Ellesmere, F. W. Beechey, Richard Collinson, Charles G. B. Daubeney, W. Whewell, W. H. Sykes, John Fergus, P. E. de Strzelecki, W. H. Smyth, Ashhurst Majendie, Robt. Fitzroy, E. Gardiner Fishbourne, Robert Brown, Geo. Macartney, Leonard Horner, W. Henry Fitton, Lyon Playfair, Thomas Thorp, Charles Wheatstone, Wm. Jackson Hooker, Jos. D. Hooker, John Arrowsmith, Peter La Trobe, W. A. B. Hamilton, Robert Stephenson, J. E. Portlock, C. Piazzi Smyth, C. W. Pasley, George Rennie, J. P. Gassiot, C. B. Airy, J. F. Burgoyne.

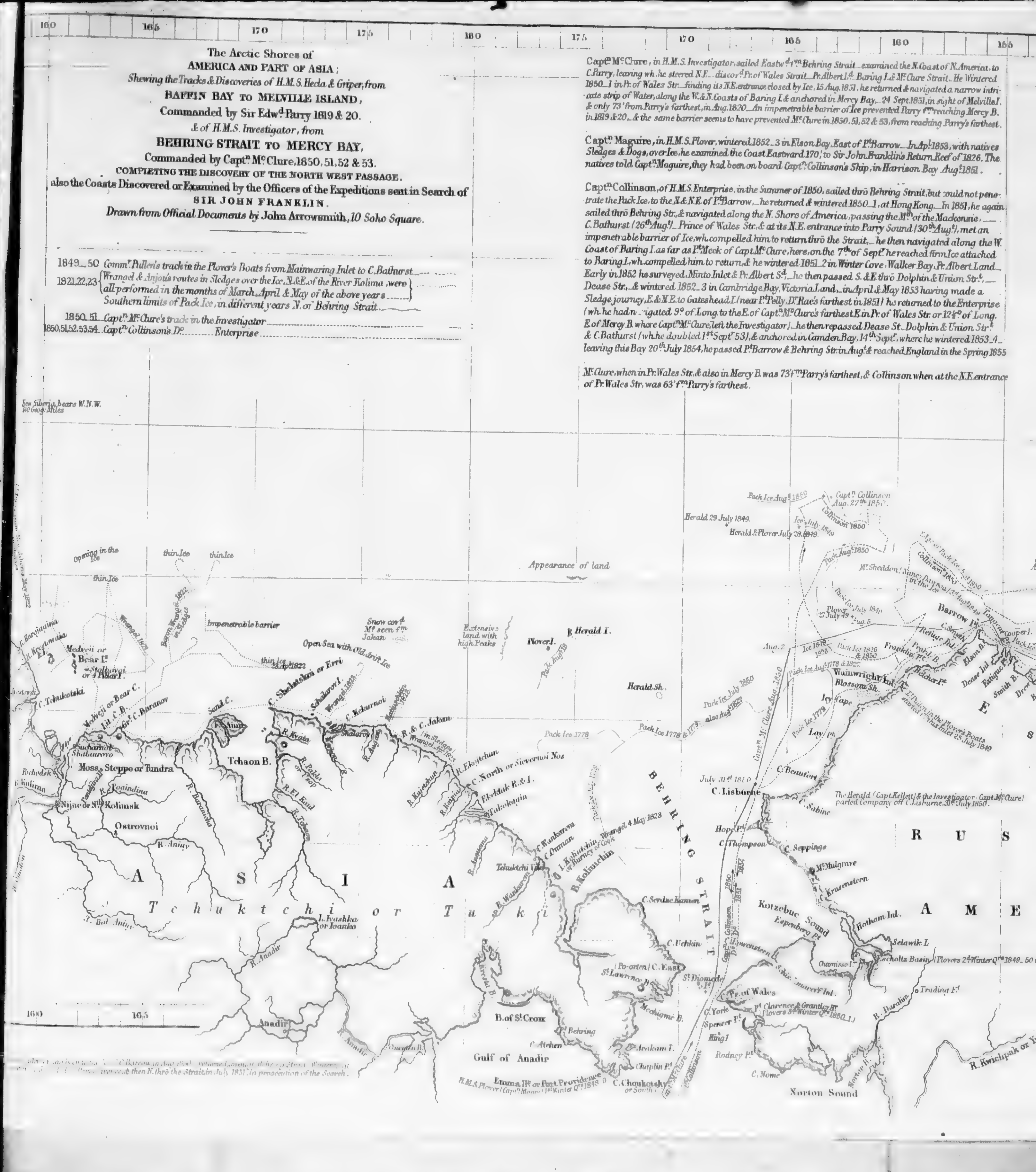
Nota. — Aux personnes ci-dessus mentionnées, nous pouvons ajouter plusieurs officiers de la marine Royale, en ce moment absents de Londres, qui ont été employés à la recherche de Franklin, et qui avaient déjà fait connaître qu'ils étaient favorables à l'expédition finale aujourd'hui recommandée.

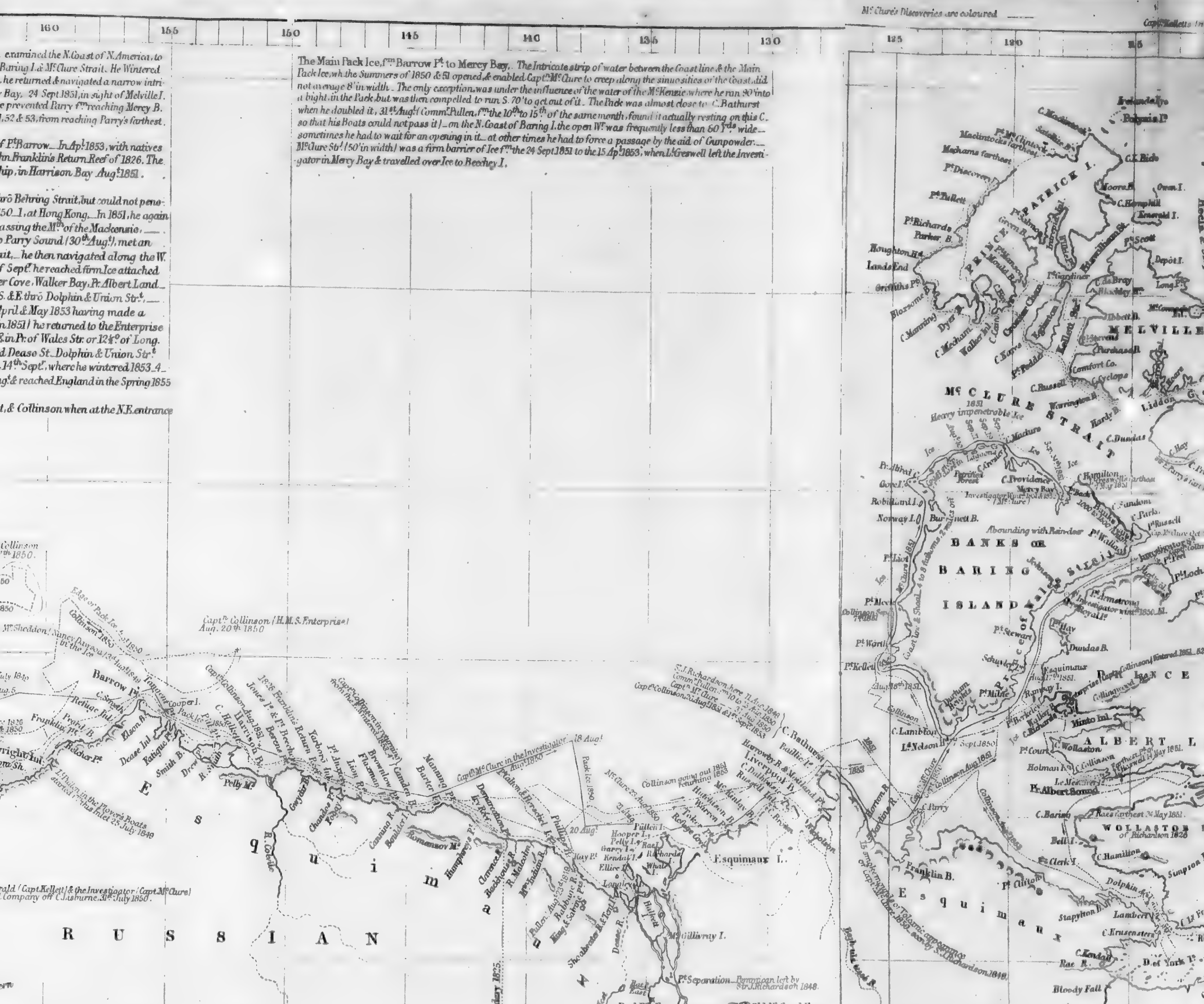
Tableau *des expéditions envoyées à la recherche de Sir John Franklin depuis l'année* **1848** *inclusivement.*

COMMANDANTS DES EXPÉDITIONS.	NAVIRES.	DÉPARTS.	RETOURS.	OBSERVATIONS.
De l'ouest à l'est par le détroit de Beering.				
Moore, lieutenant.	*Plover*	1848	1851	
Collinson, capitaine.	*Enterprise* *Investigator*	1850	1855 1854	Il avait sous lui le capitaine Mac-Clure, commandant l'*Investigator.*
Trollope, capitaine.	*Rattlesnake*	1852	1854	
Kennedy, capitaine.	*Isabel*	1853	1853	Envoyé par lady Franklin.
De l'est à l'ouest par la baie de Baffin.				
Ross, Sir James, capit.	*Enterprise* *Investigator*	1848	1849	Il avait sous lui le capitaine Bird, commandant l'*Investigator.*
Austin (Horatio), cap.	*Resolute* *Assistance* *Intrepid* *Pioneer*	1850	1851	L'*Assistance* était commandé par le capitaine Ommanney, et les deux autres, qui étaient des vaisseaux à vapeur, avaient pour commandants les lieutenants Cator et Sherard Osborn.
Penny, capitaine.	*Lady Franklin* *Sophia*	1850	1851	Le capitaine Stewart commandait en second la *Sophia.*
Ross, Sir John, capit.	*Felix*	1850	1851	Expédition particulière aux frais de la Compagnie de la baie d'Hudson et en partie au moyen d'une souscription publique.
Forsyth, *commander.*	*Prince Albert*	1850	1850	Envoyé par lady Franklin.
De Haven, *commander*	*Advance* *Rescue*	1850	1851	Envoyé par M. H. Grinnell, de New-York, le lieutenant Griffin commandant la *Rescue.*
Kennedy, capitaine.	*Prince Albert*	1851	1852	Envoyé par lady Franklin.
Belcher, Sir Edward, capitaine.	*Assistance* *Resolute* *Intrepid* *Pioneer* *North Star*	1852	1854	Le capitaine Kellet commandait en second le *Resolute;* et les autres navires, dont les deux premiers étaient des bateaux à vapeur, et le troisième un transport, l'étaient par les *commanders* Mac Clintock, Osborn et Pullen.
Inglefield, *commander*	*Isabel*	1852	1852	Envoyé par lady Franklin.
Le docteur et lieutenant Kane	*Advance*	1853	1853	Envoyé par MM. Grinnell et Peabody, des États-Unis.
Inglefield, *commander*	*Phœnix*	1853	1853	
Inglefield, capitaine.	*Phœnix*	1854	1854	
Expéditions envoyées par terre ou en bateau le long des côtes de la mer Arctique.				
Richardson, Sir John.		1848	1850	Il avait sous lui le docteur Rae, employé de la Compagnie de la baie d'Hudson.
Docteur Rae.		1851	1852	
Anderson, James.		1855	1855	Il avait sous lui M. Stewart; tous deux étaient employés de la Compagnie de la baie d'Hudson.

180°
160
also the C
1849
1821.22.2
1850
1850.51.52.53.5
C. Tchukotska
Kolima
160

180°
165
30°
15°
Greenwich 0°
15°
Kellett's Discoveries are coloured
Sir Edward Belcher
Sir Edw.d Belcher wintered in Northumberland Sd 1852–1853.
Shewing the Tr
BAF
Comm
BEHR
Comman
COMPLETING TH
also the Coasts Discovered or
Drawn from Offic
1849–50 Comm.r Pullen's track
1821.22.23 Wrangel & Anjou's rou
all performed in the
Southern limits of
1850.51 Capt.n M.c Clure's track
1850.51.52.53.54 Capt.n Collinson's D.o
Owen I.
Markham I.
Hamilton I.
C. Richards
C. Colquhoun
Eden B.
Hoyle B.
Depot I.
Long I.
Eldridge B.
Hecla & Griper Gulf
Bradford
Richardson
Bathurst I.
Cr. Moore B.
C. Gillman
Garrett
Day I.
Young I.
Crozier
C. Dundas
C. Eden
Ommanney B.
Minto H.d
C. Acworth
PR. OF WALE
Osborn B.
Beaufort B.
Richards
Ommatt's farthest 24 May 1851.
Russell
Pt. Loch
Pt. Willoughby
Opening in the Ice
Medvejii or Bear I.
Stolbovoi or Pillar I.
C. Tchukotski
Medvejii or Bear C.
Mosa Steppe or Tundra
Nijne or N.o Kolimsk
Ostrovnoi
Kolima
Rechodsk
Sumpson B.
Wellington B.
Cambridge
Dease Str.
Franklin or Fernandez
Kent Pen.
Melville
Melbourne
Wh. Bear Pt.
R. Ellice
Ogden B.
Mt. Loughlin B.
Simpson
Wilmot & Crampton B.
Lind I.
Taylor I.
Adam I.
C. Alfred
Pr. Albert Ld.
Gateshead I. & Pt. Pelly
Collinson
Wilkes I.
VICTORIA LAND
Bathurst Inl.
Arctic
Barry I.
L. Macdougall
L. Garry
L. Pelly
L. Beechey
Back or Gt. Fish R.
160
165
110
105
100
Probable position of the latest survivors of Sir J. Franklin's Exp.
from Esquimaux information obtained by Dr Rae 1854

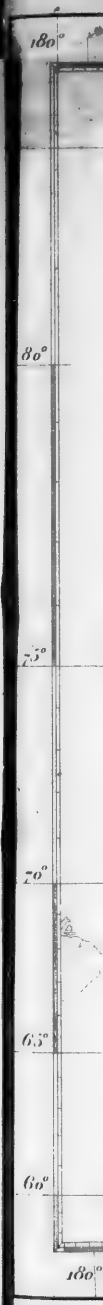

The Arctic Shores of
AMERICA AND PART OF ASIA;
Shewing the Tracks & Discoveries of H.M.S. Hecla & Griper, from
BAFFIN BAY TO MELVILLE ISLAND,
Commanded by Sir Edwd. Parry 1819 & 20.
& of H.M.S. Investigator, from
BEHRING STRAIT TO MERCY BAY,
Commanded by Captn. McClure, 1850, 51, 52 & 53.
COMPLETING THE DISCOVERY OF THE NORTH WEST PASSAGE.
also the Coasts Discovered or Examined by the Officers of the Expeditions sent in Search of
SIR JOHN FRANKLIN.
Drawn from Official Documents by John Arrowsmith, 10 Soho Square.
1849_50 Commr. Pullen's track in the Plover's Boats from Mainwaring Inlet to C. Bathurst
1821, 22, 23 Wrangel & Anjou's routes in Sledges over the Ice, N. & E. of the River Kolima, were all performed in the months of March, April & May of the above years
Southern limits of Pack Ice, in different years N. of Behring Strait
1850_51 Captn. McClure's track in the Investigator
1850, 51, 52, 53, 54. Captn. Collinson's Do. Enterprise
Captn. McClure, in H.M.S. Investigator, sailed Eastwd. fm. Behring Strait _ examined the N. Coast of N. America, to C. Parry, leaving wh. he steered N.E. _ discovd. Pr. of Wales Strait _ Pr. Albert Ld. Baring I. & McClure Strait _ He Wintered 1850_1 in Pr. of Wales Str. _ finding its N.E. entrance closed by Ice, 15 Aug. 1851, he returned & navigated a narrow intricate strip of Water, along the W. & N. Coasts of Baring I. & anchored in Mercy Bay, _ 24 Sept. 1851, in sight of Melville I. & only 73' from Parry's farthest, in Aug. 1820 _ An impenetrable barrier of Ice prevented Parry fm. reaching Mercy B. in 1819 & 20, _ & the same barrier seems to have prevented McClure in 1850, 51, 52 & 53, from reaching Parry's farthest.
Captn. Maguire, in H.M.S. Plover, wintered 1852_3 in Elson Bay, East of Pt. Barrow _ In Apl. 1853, with natives Sledges & Dogs, over Ice, he examined the Coast Eastward 170', to Sir John Franklin's Return Reef of 1826. The natives told Captn. Maguire, they had been on board Captn. Collinson's Ship, in Harrison Bay Augt. 1851.
Captn. Collinson, of H.M.S. Enterprise, in the Summer of 1850, sailed thrō Behring Strait, but could not penetrate the Pack Ice, to the N. & N.E. of Pt. Barrow, _ he returned & wintered 1850_1, at Hong Kong, _ In 1851, he again sailed thrō Behring Str., & navigated along the N. Shore of America, passing the Mth. of the Mackenzie, _ C. Bathurst (26th Augt.) _ Prince of Wales Str., & at its N.E. entrance into Parry Sound (30th Augt.), met an impenetrable barrier of Ice, wh. compelled him to return thrō the Strait, _ he then navigated along the W. Coast of Baring I. as far as Pt. Meek of Capt. McClure, here, on the 7th of Septr. he reached firm Ice attached to Baring I., wh. compelled him to return, & he wintered 1851_2 in Winter Cove, Walker Bay, Pr. Albert Land _ Early in 1852 he surveyed Minto Inlet & Pr. Albert Sd., _ he then passed S. & E. thrō Dolphin & Union Strt., _ Dease Str., _ & wintered 1852_3 in Cambridge Bay, Victoria Land, _ in April & May 1853 having made a Sledge journey, E. & N.E. to Gateshead I. (near Pt. Pelly, Dr. Rae's farthest in 1851) he returned to the Enterprise (wh. he had navigated 9° of Long. to the E. of Captn. McClure's farthest E. in Pr. of Wales Str. or 12½° of Long. E. of Mercy B. where Captn. McClure left the Investigator) _ he then repassed Dease St. _ Dolphin & Union Strt. & C. Bathurst (wh. he doubled 1st Septr. 53), & anchored in Camden Bay, 14th Septr., where he wintered 1853_4 _ leaving this Bay 20th July 1854, he passed Pt. Barrow & Behring Str. in Augt. & reached England in the Spring 1855
McClure, when in Pr. Wales Str. & also in Mercy B. was 73' fm. Parry's farthest, & Collinson when at the N.E. entrance of Pr. Wales Str. was 63' fm. Parry's farthest.
New Siberia bears W.N.W. 140 Geog. Miles
Impenetrable barrier
Open Sea with Old drift Ice
Appearance of land
Extensive land with high Peaks
Plover I.
Herald I.
Herald Sh.
Medveji or Bear Ids.
C. Tchukotski
Tchaon B.
Moss, Steppe or Tundra
Nijne or Sth. Kolimsk
Ostrovnoi
R. Kolima
C. Shelatskoi or Erri
C. Kekurnoi
C. North or Sievernoi Nos
A S I A
Tchuktchi or Tuki
BEHRING STRAIT
C. Lisburne
C. Beaufort
C. Sabine
Hope Pt.
C. Thompson
C. Seppings
Kotzebue Sound
Wainwright Inl.
Blossom Sh.
Icy Cape
Barrow Pt.
Pr. of Wales
C. East
St. Lawrence B.
St. Diomede
Gulf of Anadir
B. of St. Croix
Anadir
R. Anadir
C. Choukotsky
Norton Sound
C. Nome
King I.
Spencer Pt.
R. Kwichpak or Y
R U S
A M E
The Herald (Capt. Kellett) & the Investigator (Capt. McClure) parted company off C. Lisburne, 31st July 1850.
H.M.S. Plover (Captn. Moore) 1st Winter Qrs. 1848_9
Emma Hr. or Port Providence
Chamisso I.
Eschscholtz Basin (Plovers 2d Winter Qrs. 1849_50)
Pt. Clarence & Grantley Hr. Plovers 3d Winter Qrs. 1850_1
Trading Pt.
Pack Ice 1778
Herald 29 July 1849.
Herald & Plover July 28, 1849.
Captn. Collinson Aug. 27th 1850.
Capt. McClure Aug. 1850
R. Kolutchin, Wrangel 4 May 1823
160
165
170
175
180

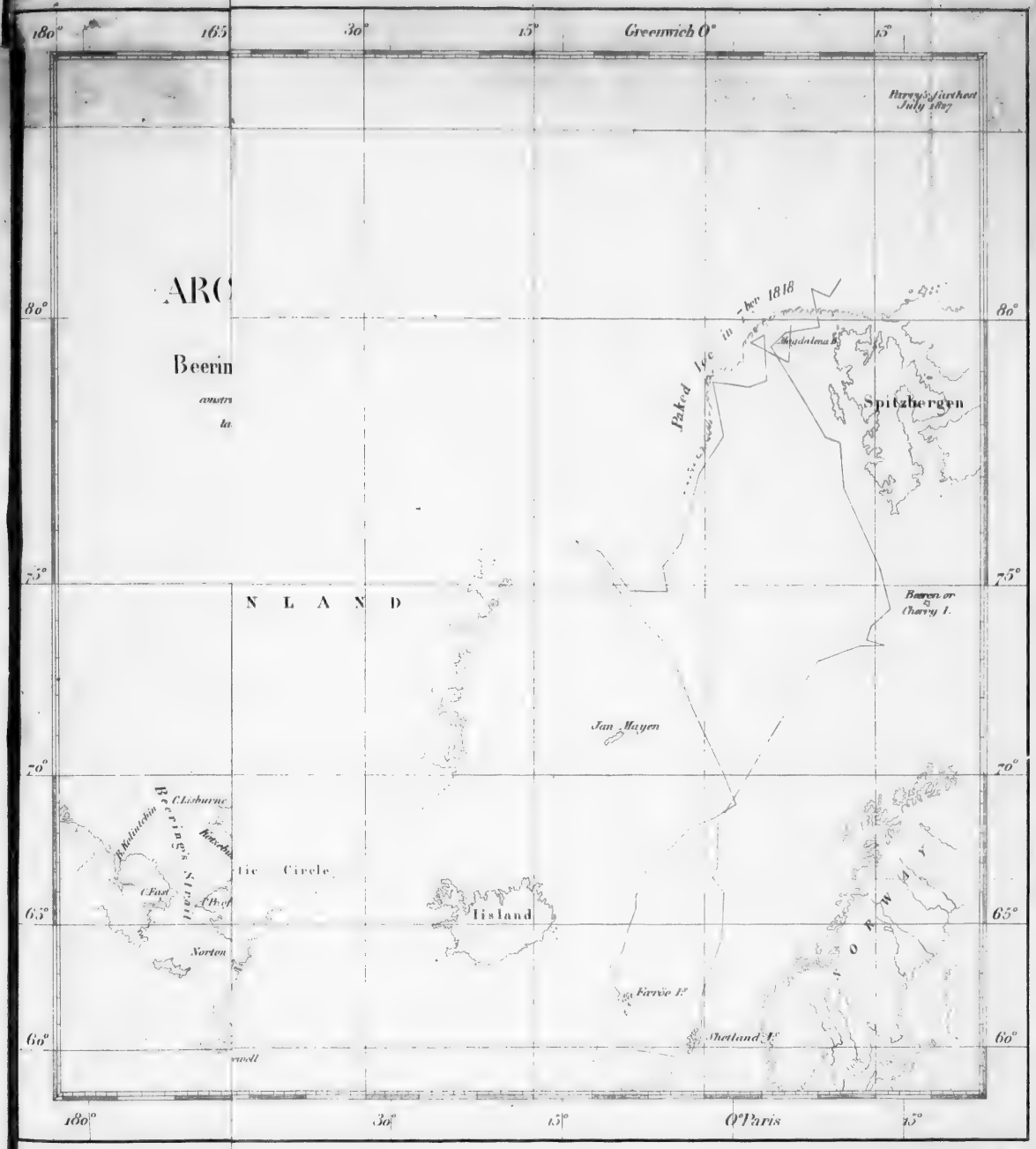


Mc Clure's Discoveries are coloured
The Main Pack Ice, fm Barrow Pt to Mercy Bay. _ The Intricate strip of water between the Coast line & the Main Pack Ice, wh. the Summers of 1850 & 51 opened, & enabled Captn Mc Clure to creep along the sinuosities of the Coast, did not average 8' in width _ The only exception, was under the influence of the water of the Mc Kenzie where he ran 90' into a bight, in the Pack, but was then compelled to run S. 70' to get out of it _ The Pack was almost close to C. Bathurst when he doubled it, 31st Augt (Commr Pullen, fm the 10th to 15th of the same month, found it actually resting on this C. so that his Boats could not pass it) _ on the N. Coast of Baring I. the open Wr was frequently less than 60 Yds wide _ sometimes he had to wait for an opening in it _ at other times he had to force a passage by the aid of Gunpowder. _ Mc Clure Strt (50' in width) was a firm barrier of Ice fm the 24 Sept 1851 to the 15 Apl 1853, when Lt Creswell left the Investigator in Mercy Bay & travelled over Ice to Beechey I.
PRINCE PATRICK I.
MELVILLE
Mc CLURE STRAIT
BANKS OR BARING ISLAND
PRINCE ALBERT LAND
WOLLASTON
Esquimaux
RUSSIAN AMERICA
Arctic Circle
Barrow Pt
C. Bathurst
Mercy Bay
Liverpool B.
Franklin B.
Esquimaux I.
Gt Bear L.
Ft Good Hope
Old Ft Good Hope
Peel R.
Ft Confidence
Copper Mine R.
Ft Franklin
Ft Norman
R. Kwichpak or Yukon
Porcupine R.
Rat L.
Bloody Fall
London, Pubd 1856, by J. Arrowsmith, 10 Soho Square.

Mc Clure's Discoveries are coloured
Capt. Kellett's Discoveries are coloured
Sir Edward Belcher's Discoveries are coloured
Sir Edwd. Belcher wintered in Northumberland Sd. 1852–1853.
PRINCE PATRICK I.
MELVILLE ISLAND
Mc CLURE STRAIT
PARRY SOUND
BANKS OR BARING ISLAND
PRINCE ALBERT LAND
WOLLASTON Ld. or Richardson 1826
VICTORIA LAND
VICTORIA STRAIT
BOOTHIA FELIX
BOOTHIA GULF
N. SOMERSET
BARROW STR.
Albert Land
Cornwallis Land
Bathurst Ld.
Ommanney B.
PR. OF WALES Ld.
Osborn B.
Creswell B.
Breatford B.
Esquimaux
Esquimaux L.
Franklin B.
Kent Pen.
Adelaide Pen.
Gt. Bear L.
Copper Mine R.
Back R.
Wager R.
Peel R.
Old Ft. Good Hope
Ft. Good Hope
Peel Rt. Fort
Ft. Norman
Ft. Confidence
Bloody Fall
Pt. Ogle – Probable position of the latest survivors of Sir J. Franklin's Exploring Expedition, From Esquimaux information obtained by Dr. Rae 1854. – Coloured
London, Pubd. 1855, by J. Arrowsmith

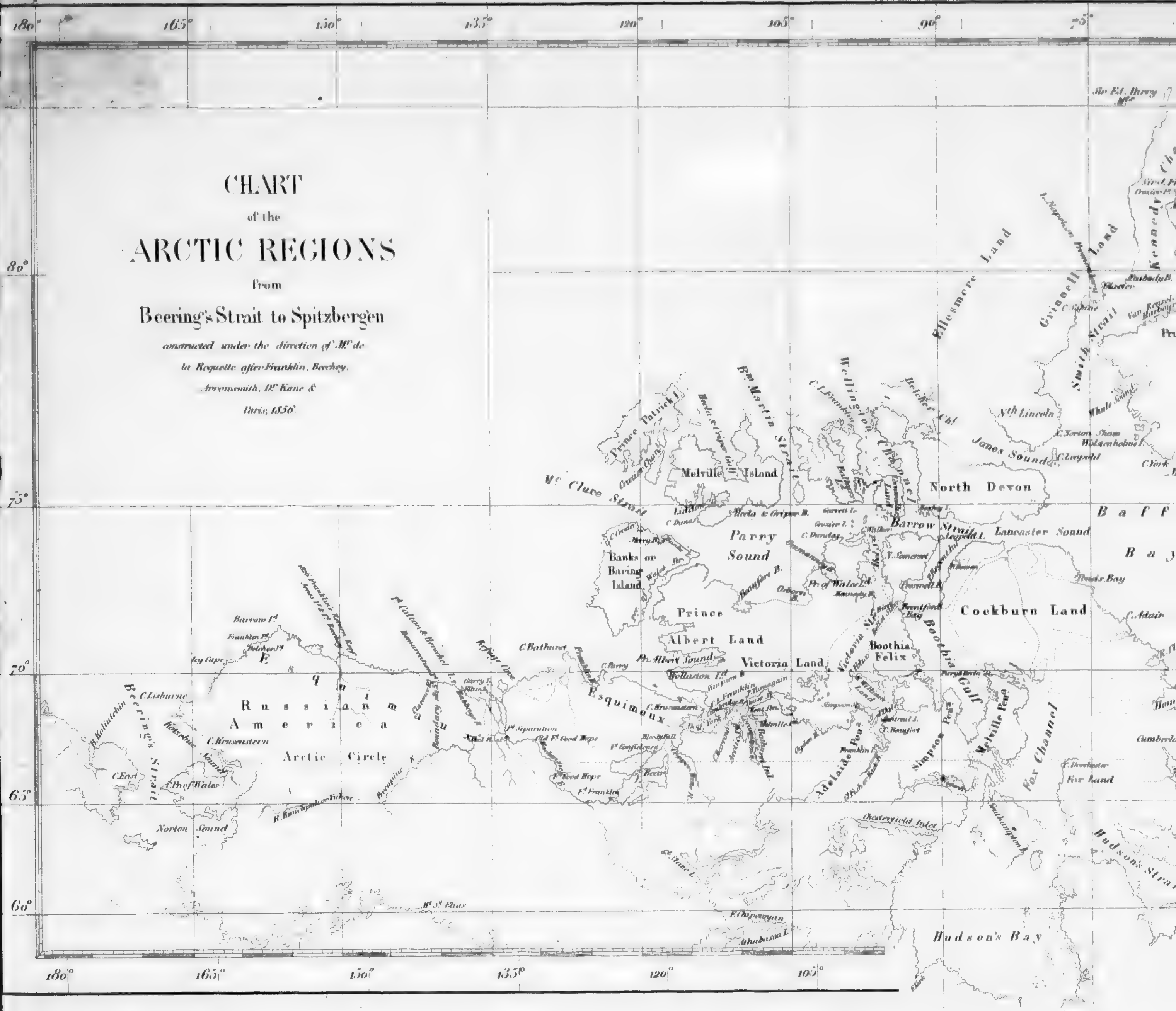
London, Pub.d 1855, by J. Arrowsmith, 10 Soho Square.


180°
80°
75°
70°
65°
60°
180°

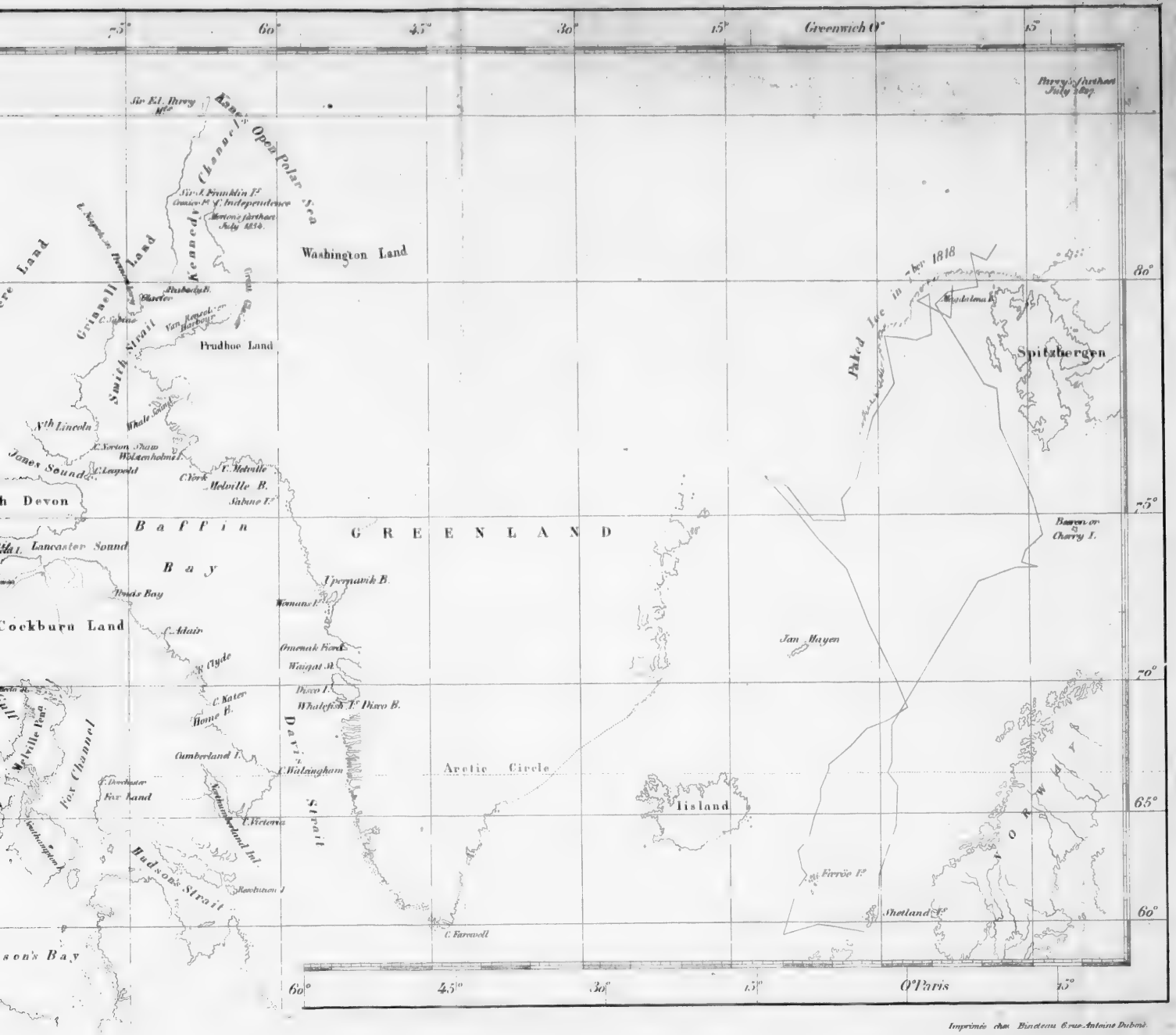


Gravée chez Erhard Schieble 45 rue Bena

Imprimée chez Bineteau 6 rue Antoine Dubois.



Gravé chez Erhard Schieble 42 rue Bonaparte Paris


Greenwich 0°
Washington Land
Kennedy Channel
Open Polar Sea
Grinnell Land
Smith Strait
Prudhoe Land
Spitzbergen
Baffin
GREENLAND
Bay
Lancaster Sound
Cockburn Land
Davis Strait
Arctic Circle
Iisland
Jan Mayen
Hudson's Strait
Fox Channel
Melville Bay
Cumberland I.
Upernavik B.
Omenak Fiord
Disco I.
Whalefish I.
Disco B.
Sabine I.
Melville B.
Clerke
Leopold
Norton Shaw
Wolstenholme I.
Cape Alain
Cape Clyde
Cape Walingham
Cape Victoria
Cape Farewell
Cape Dorchester
Fox Land
Bear or Cherry I.
Shetland Is.
Faeröe Is.
NORWAY
Imprimie chez Bineau 6 rue Antoine Dubois

M

we
La
an
upo
to
Ga
bu
the
at
ex
Sp
bec
bo
Co
and
Stre
are

Govt House Hobart Town
22d June 1837

My dear Sir

If I had not been overpressed with business your kind letter should not have remained so long unanswered - and now the opportunity of writing has come upon me so unexpectedly that I have no time to arrange my ideas sufficiently to write you a connected letter. There are however but few subjects of daily occurrence at this place which could interest a person at a distance though they are of all engrossing importance to the parties on the spot. The questions of Titles to Estates being good or not - the settling of disputed boundaries of land - the making of roads & bridges in the retired districts and the endeavourers to adjust the conflicting struggles of the parties as to the line of these roads are matters of daily occurrence - and when

to this

To this is added the general Supervision over Convicts and ~~Convict~~ Prison Discipline and both every trial whether in the Supreme Court, at Quarter Sessions or before the Police Magistrates must be referred to me before the sentence is carried into execution - You will see I have enough to do - These duties are all in addition to the ordinary matters of the Government. - The brain of ideas is so quickly displaced by another - that I often wonder that confusion is not the result - Yet every thing goes on smoothly as yet .....

The system established by my Predecessor though not entirely unexceptionable is yet so good that there is a far greater security of life & property here and more external decorum in the streets - than is any large Town in England. At your first landing every body feels a kind of involuntary shudder crep him at the idea that he is surrounded by so many persons who have forfeited their liberty - on account of Crime - but this gradually

wears away. and you learn to look at that class of them in the light of ordinary labourers except they be in Gangs under punishment and clothed in yellow or a marked dress.

After a certain period if their conduct has been good they receive a Ticket of Leave which enables them to work for themselves and acquire property - but they have to reside in a certain District and conform to certain regulations ~~[illegible]~~ such as being within doors after a given hour - to attend weekly Muster & the Church on Sunday if there be one near

I have been fancying your Brother may be sent here in the Rose - we shall be very glad to see him & offer him a bed if he prefers putting up on shore during his stay - The ships however lie close to the Wharf - . . . . . .

I hope you will kindly write to me and let me know any news you can pick up - Lady Franklin begs me to remember her kind regards to you & your Father

Ever my dear Sir very truly yours John Franklin

John Barrow Esqr

Admiralty

John Franklin

My de

of in ch
quently
accour
I have
other ch
now for
HBCo H
years
had p
River -
and they
of prose
this sea
our qu
the des
Salt W
this vis
mouth
an inte
the coni
Dr Rec
found
moved
from
While
of this c
Frank

Fort Franklin Great Bear Lake
November 6th 1825

Lat 65 12 [illegible]
Long 123.8 [illegible]

My dear Sir,

That I have not written to you before, has not arisen from want of inclination, but from pressure of business at the outset of my journey - and subsequently my mind being unfitted for correspondence by having received the account of the severe domestic affliction that I have had to sustain -

I have little doubt of your having heard of our progress from Dr Fitton and through other channels up to the date of my last letters - I shall therefore carry you now forward from Fort Chipewyan. There, I was enabled from the stores of the HBCo to complete our stock of every essential article to a sufficiency for two years consumption and embarking them in the boats (which you may remember had preceded me from England) - we set off - before the current to Mackenzie River - The season had permitted us to reach it, at an unusually early date and therefore I determined to distribute the party into three portions - in order to prosecute the examination in to some points, that we wished to have ascertained this season - but which I may add, we could scarcely hope to have done on our quitting England - Accompanied by one of the officers, Mr Kendall I continued the descent of River to the sea - and we were so fortunate as to lash the salt water just six months after our departure from Liverpool. - By this visit we discovered the direction of the Coast East & west from the mouth of the River - and were enabled to take some steps towards procuring an interview with the Esquimaux next Spring - and thus have we facilitated the commencement of our operations along the Sea Coast. At the same time Dr Richardson took a survey of the northern boundaries of this Lake - and found its nearest approach to the Copper Mine River - so that he has determined the point to which his course must be directed on his return from the mouth of that [illegible], if he be so fortunate as to reach it

While we were thus employed - Lieut Back superintended the building of this establishment which my friends have had the kindness to name Franklin, - These were completed last month (Sept) and we are now

very

very comfortably settled for the winter - our chief dependence is on the Fish which the Lake supplies in abundance - but we get a few Run-deer, though this supply will gradually becomes less as the season advances as these animals during the severe weather retire to the more wooded and better sheltered parts of the Country - not that we want wood here for every purpose of fuel - nor is it scarce on the banks of the Mackenzie which are well clothed with trees, 'till you reach within 50 miles of the Sea. Advanced as I presume you now are in Geological knowledge an excursion down the Mackenzie would be very interesting to you, as its banks offer very fine specimens of the Coal formation - with its neighbouring Sand & limestones - The latter abound in good specimens of the shells & organic remains peculiar to that series - we have collected a variety of ~~specimens~~ them and I look forward with pleasure to the having them explained by your very kind friend Dr Fitton - we have brought less the collection he had the goodness to give us for reference - and our excellent friend Dr Richardson's affords all the information he has or which he can gather from the books we have brought respecting them - so that through him we endeavour to keep up the information which Dr Fitton first imported - We have got Conybeare & Phillips - Phillips and Jameson on Mineralogy and Humboldt on the superposition of Rocks - but to the inexperienced one lecture from a person conversant with the Science is ~~worth~~ more profitable than many hours reading on subjects naturally difficult to be comprehended - It is evident too on the slightest enquiry into Geology - that a comparative knowledge of other Sciences is requisite - Mineralogy & Chemistry for instance to which I should apply more closely if the opportunity were permitted me than I have yet done - You were wisely laying the foundation by close application to Mr Brande's Courses -

I have been delighted with Dante and so have my companions - but I must confess there is frequently a depth of thought and reasoning to which my mind can hardly reach - perhaps these parts will be better comprehended on reperusal - It seems clear that Milton as well as other Poets have borrowed the ideas from his comprehensive mind -

I am afraid we shall not be able to make any satisfactory experiments with the balls of Colonel Mill Dr's Rifle - those which we have brought - having unfortunately got the edges of the grooves flattened by rubbing against each other - ~~so that~~ not with standing all our care - ~~we~~ It answers well with the common ball - The circumstance of its going off without the aids of flint & steel is a matter of never failing surprize to the Indians - and even to the Traders in these distant parts - for the detonating and other improved locks have not yet reached so far -

We have as yet had no severe weather nor do I think we are likely to have the temperature so low as at Fort Enterprise - we are in fact much less elevated in this secondary formation than when in its vicinity, where the rocks are entirely granitic - Until the day before yesterday 20th October we had comparatively little snow - and this is the first day that our dogs have been ~~able to~~ used in dragging sledges - Four trains of two dogs each were dispatched for meat this morning - We endeavour to keep ourselves in good humour, health & spirits by an agreeable variety of useful occupation and amusement - till the snow fell - the game of Hockey, played on the ice was the morning's sport - at other times Wilson's Pipes are put in request and now and then a game of Blind Man's buff - in fact any recreation is encouraged to promote exercise and good feeling - I wish you could pop in - and partake our fare - you would be sure of a hearty welcome, and you should have your choice of either Moose or Reindeer Meat or Trout weighing from forty to fifty pounds - but you must bring were already if you wish either for more than one day.

I shall send this letter to Dr Fitton's as I recollect you were on the point of changing your residence - I beg you to offer my best remembrance to Mrs Murchison - and my friends Dr R. and Back desire theirs to you. The latter as well as McKendall, have made several very [illegible] sketches - which I shall have great pleasure in shewing you [illegible] on our return - Did I mention to you that my friend A Garry Esqr Deputy Governor of H.B.C. has promised to force and any letters for the Expedition - if sent to him at the H.B. House Fenchurch Street - London - and I need not now say - how happy I shall be to hear from you -

Will you tell Mr Gladstone with my best compliments, that we were delighted with the kind reception we met at Liverpool -

Ever my dear Sir
very truly yours
John Franklin

To R. J. Murchison Esq.

Stamford Hill
Oct 23d 1823

My dear Franklin

I can sincerely assure you that it was with no ordinary feelings of gratification that I read your kind letter of congratulation on my return .....
Of the splendid achievements of yourself and your brave companions in enterprize I can hardly trust myself to speak, for I am apprehensive of not conveying — what, indeed, never can be conveyed adequately by words — my unbounded admiration of what you have, under the blessing of God, been enabled to perform, and the manner in which you have performed it. To place you in the rank of travellers, above Park and Clapperton, and others, would, in my estimation, be nothing in comparison of your merits. But in you and your party, my dear friend, we see so sublime an instance of Christian con-

Imp. Lemercier Paris.

fidence in the Almighty of the superiority of moral and religious energy over mere brute strength of body, that it is impossible to contemplate your sufferings and preservation without a sensation of reverential awe. I have not yet seen your book, and have only read the Quarterly Review. This latter was put into my hand at Shetland, and I need not be ashamed to say that I cried over it like a child. The tears I shed, however were those of pride and pleasure — pride at being your countryman, brother-officer & friend — pleasure, in seeing the virtues of the Christian adding their first and highest charm to the unconquerable perseverance and splendid talents of the officer & the man.

I have a promise of your book this day from my brother in law, Mr. Martineau, with whom (surrounded by all my family)

I am staying for a week, at Stamford Hill. I cannot, at present, enter into any shop business — I mean, geographical details; but I long very much to see the

connection between our discoveries. Ours are small, for our success has been small on this occasion. Briefly (for the doctor insists upon it) the North-Eastern portion of America consists of a singular peninsula extending from Repulse Bay in 66½ Lat: to 69¼, and resembling a bastion at the corner of a fort — the forge of the bastion being three days of Esquimaux journey across from Repulse Bay to Akkoolee, one of their settlements or stations on the opposite, or Polar Sea, side. This great Southern indentation corresponds, I imagine, with your route which led you into 66½ I think, in proceeding Eastward. But I have really so vague an idea of your proceedings, geographically that I can at present say little to gratify curiosity concerning the connection of our discoveries. I shall have volumes to say or write to you hereafter, but do not be alarmed at the supposition of my expecting volumes from you in return.....
I shall only add that I am my dear Franklin, your ever faithful, and most sincerely-admiring friend

W. Parry

Captain Jno Franklin, R.N.
at Mrs Burnside's
Castle Gate
Nottingham

CLERKENWELL
LONDON
PUBLIC LIBRARY